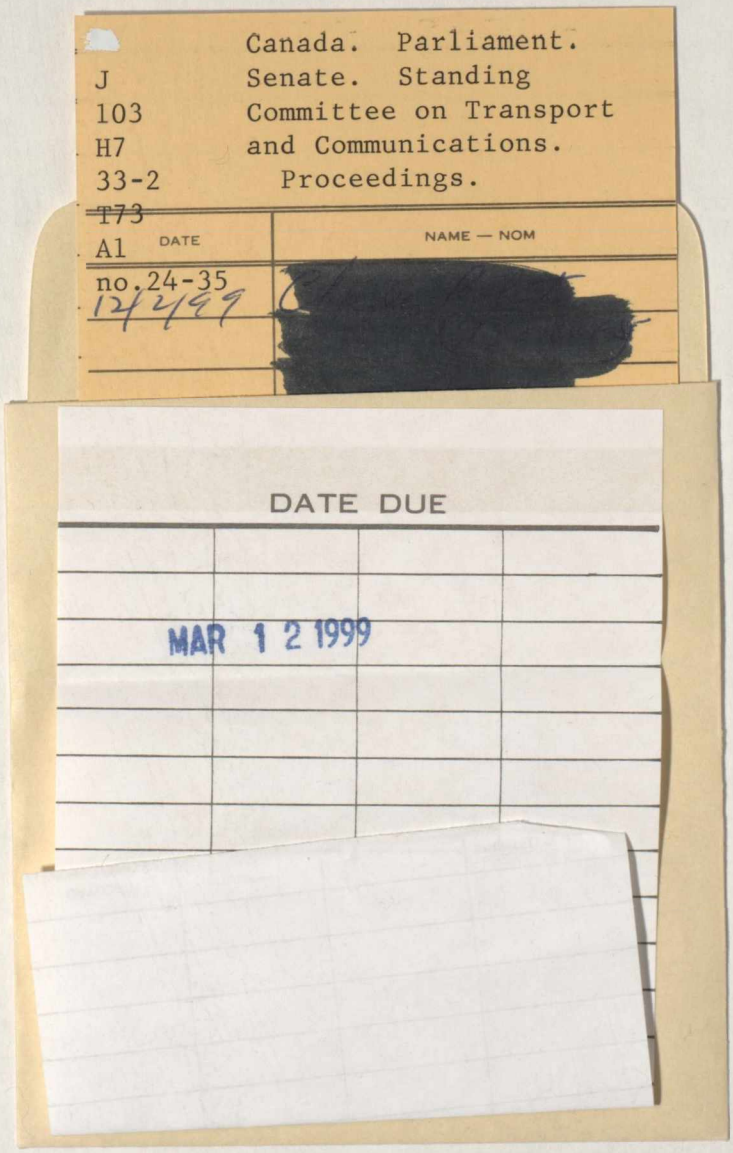
LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT


Canada. Parliament.
J
Senate. Standing
103
Committee on Transport
H7
and Communications.
33-2
Proceedings.
I73
A1
DATE
NAME — NOM
no.24-35
12/2/99
DATE DUE
MAR 1 2 1999

J
103
H7
33-2
T73
A1
NO. 24-35

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, August 5, 1987

Issue No. 24

Eleventh proceedings on:

Bill C-18, An Act respecting national transportation, and

Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986

Le mercredi 5 août 1987

Fascicule nº 24

Onzième fascicule concernant:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les transports routiers

APPEARING:

Blaine Thacker, M.P.,
Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

Blaine Thacker, député,
secrétaire parlementaire
du ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28800—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

De Bané	Macdonald (*Cape Breton*)
Bell	MacDonald (*Halifax*)
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (or Frith)	Stollery

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Doody substituted for that of the Honourable Senator Muir. (*August 5, 1987*)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

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

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

De Bané	Macdonald (*Cap-Breton*)
Bell	MacDonald (*Halifax*)
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (ou Frith)	Stollery

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Doody substitué à celui de l'honorable sénateur Muir. (*le 5 août 1987*)

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, C.P., que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 5 AOÛT 1987
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI
(44)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 10 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Doody, Frith, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Stewart. (10)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Petten.

Également présents: M. Charles Lussier, greffier du Sénat; *du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* M. Jacques Rousseau, avocat, M. John Christopher, attaché de recherche et M. Raymond L. du Plessis, légiste et conseiller parlementaire.

Comparaît: M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, politique et coordination;

M. Edward Weinberg, conseiller, bureau de réforme des règlements économiques.

Du ministère de la Justice:

M. Robert Archambault, avocat et Me Jacques E. Pigeon, avocat-conseil, contentieux, affaires fiscales.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Thacker lit une version corrigée d'une lettre qu'il a fait parvenir aux membres du Comité le 31 juillet 1987.

Le Comité entreprend l'étude article par article du Projet de Loi C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Doody propose
Que le titre et l'article 1 soient différés à plus tard.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable Doody propose
Que les articles 2 à 7 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
That clause 8 of Bill C-19 be amended by striking out lines 16 to 19, page 5 and substituting the following:

«(*b*) have regard to any statement of public transportation policy issued by the Governor in Council after consultation by the Minister with the government of each»

Que l'article 8 soit modifié en retranchant les lignes 16 à 19, page 5 et en les remplaçant par ce qui suit:

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, AUGUST 5, 1987
MORNING SITTING
(44)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Bosa, Davey, Doody, Frith, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (10)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Petten.

In attendance: Mr. Charles Lussier, Clerk of the Senate. *From the Research Branch, Library of Parliament:* Mr. Jacques Rousseau, Lawyer, Mr. John Christopher, research assistant. *Also in attendance:* Mr. Raymond L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Appearing: Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination;

Mr. Edward Weinberg, advisor, Economic Regulatory Reform.

From the Department of Justice:

Mr. Robert Archambault, legal advisor, and Mr. Jacques E. Pigeon, Senior Counsel, Tax Litigation Section.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 29, 1987, resumed consideration of Bills C-18, An Act respecting national transportation, and C-19, the Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Thacker read a corrected version of a letter he had sent to the members of the Committee on July 31, 1987.

The Committee began clause-by-clause consideration of Bill C-19, the Motor Vehicle Transport Act.

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT consideration of the title and clause 1 be postponed.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 2 to 7 carry.

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
Que l'article 8 soit modifié en retranchant les lignes 16 à 19, page 5 et en les remplaçant par ce qui suit:

"(*b*) tenir compte des déclarations relatives à la politique des transports effectuées par le gouverneur en conseil après consultation, par le ministre, du gouvernement de chacune des"

Clause 8 of Bill C-19 be amended by striking out lines 16 to 19, page 5 and substituting the following:

«(*b*) tenir compte des déclarations relatives à la politique des transports effectuées par le gouverneur en conseil après consultation, par le ministre, du gouvernement de chacune des»

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que l'article 8, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 9 à 32 soient adoptés.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois propose
Que la version anglaise de l'article 33, lignes 41 et 42 soit modifiée, en retranchant les mots: «the later of» et, à la ligne 43 en substituant le mot «and» par «or».

Après débat,
La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que l'article 33 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
That Bill C-19 be amended by adding thereto, immediately after clause 34(2), the following clause:

«(2.1) After the completion of the review referred to in subsection (2), the Minister shall cause a copy of a report of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report has been prepared».

Que l'article 34 soit modifié par insertion, après la ligne 11 de ce qui suit:

Dépôt devant le Parlement

«(2.1) Le ministre fait déposer un rapport de l'examen prévu au paragraphe (2) devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'achèvement du rapport.»

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que l'article 34, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
That Bill C-19 be amended by adding thereto, after line 35, page 14, of the following clause:

«Annual Report

Preparation of report

35.(1) After the expiration of each of the years of report 1988 to 1993, the Minister shall prepare the report referred to in subsection (2) and shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after he completes it.

"(*b*) have regard to any statement of public transportation policy issued by the Governor in Council after consultation by the Minister with the government of each"

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT clause 8 carry as amended.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 9 to 32 carry.

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

The Honourable Senator Langlois moved,—
THAT the English version of clause 33, lines 41 and 42, be amended by striking out the words "the later of" and, in line 43, by substituting the word "or" for "and".

After debate,
The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT clause 33 carry.

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
Que l'article 34 soit modifié par insertion, après la ligne 11 de ce qui suit:

Dépôt devant le Parlement

"(2.1) Le ministre fait déposer un rapport de l'examen prévu au paragraphe (2) devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'achèvement du rapport."

THAT Bill C-19 be amended by adding thereto, immediately after clause 34(2), the following clause:

"(2.1) After the completion of the review referred to in subsection (2), the Minister shall cause a copy of a report of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report has been prepared".

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT clause 34 carry as amended.

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
Que le Projet de loi C-19 soit modifié par insertion, après la ligne 27, page 14, de ce qui suit:

«Rapport Annuel

Établissement du rapport

35.(1) À la fin des années 1988 à 1993, le ministre établit le rapport prévu au paragraphe (2) et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.

Contents of report

(2) The report of the Minister shall contain the following in respect of each year referred to in subsection (1):

(*a*) The available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

(*b*) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.»

Que le Projet de loi C-19 soit modifié par insertion, après la ligne 27, page 14, de ce qui suit:

«Rapport Annuel

Établissement du rapport

35.(1) À la fin des années 1988 à 1993, le ministre établit le rapport prévu au paragraphe (2) et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.

Contenu du rapport

(2) Le rapport du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) les renseignements statistiques existants concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de camionnage;

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage.»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose

Que l'article 1 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adopté.

L'honorable sénateur Doody propose

Que le titre soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose

Que conformément à l'article 79 du Règlement, le président fasse rapport du Projet de loi C-19 tel que modifié.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose

Que le Comité s'ajourne jusqu'à 13 h 30.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 13 h 30.

Contenu du rapport

(2) Le rapport du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) les renseignements statistiques existants concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de camionnage;

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage."

That Bill C-19 be amended by adding thereto, after line 35, page 14, of the following clause:

"Annual Report

Preparation of report

35.(1) After the expiration of each of the years of report 1988 to 1993, the Minister shall prepare the report referred to in subsection (2) and shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after he completes it.

Contents of report

(2) The report of the Minister shall contain the following in respect of each year referred to in subsection (1):

a) The available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings."

After debate,

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

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT clause 1 carry.

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

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT the title carry.

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

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—

THAT in accordance with Rule 79, the Chairman report Bill C-19 as amended.

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

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—

THAT the Committee adjourn until 1:30 p.m.

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

At 11:30 a.m., the Committee adjourned until 1:30 p.m.

LE MERCREDI 5 AOÛT 1987
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(45)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 13 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bosa, Davey, Doody, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Stewart (9)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Aussi présent: M. Raymond L. du Plessis, légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur le Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Comparaît: M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, politique et coordination;

M. Edward Weinberg, conseiller, bureau de réforme des règlements économiques.

Du ministère de la Justice:

M. Robert Archambault, avocat;

M. Jacques Pigeon, avocat-conseil, contentieux, affaires sociales;

M. A. Craig Löngsen, légiste.

Le Comité entreprend l'étude article par article du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

L'honorable sénateur Doody propose

Que le titre et l'article 1 soient différés à plus tard.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bosa propose

Que l'article 6 soit modifié par adjonction, après la ligne 33, page 4, de ce qui suit:

«Tout membre doit être et demeurer citoyen canadien ou résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*.» et,

That clause 6 of Bill C-18 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 4 and lines 1 and 2 on page 5 and substituting the following:

«tion 8, of not more than nine members appointed by the Governor in Council, each of whom must, on appointment or re-appointment and while serving as member, be a Canadian

WEDNESDAY, AUGUST 5, 1987
AFTERNOON SITTING
(45)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:30 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Bosa, Davey, Doody, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (9)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer, and Mr. John Christopher, research assistant.

Also in attendance: Mr. Raymond L. du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel.

Appearing: Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination;

Mr. Edward Weinberg, advisor, Economic Regulatory Reform;

From the Department of Justice:

Mr. Robert Archambault, legal advisor;

Mr. Jacques E. Pigeon, Senior Counsel, Tax Litigation Section, and

Mr. A. Craig Löngsen, legal counsel.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 29, 1987, resumed consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation.

The Committee began clause-by-clause consideration of Bill C-18.

The Honourable Senator Doody moved,—

THAT consideration of the title and clause 1 be postponed.

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

The Honourable Senator Bosa moved,—

THAT clause 6 of Bill C-18 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 4 and lines 1 and 2 on page 5 and substituting the following:

"tion 8, of not more than nine members appointed by the Governor in Council, each of whom must, on appointment or re-appointment and while serving as member, be a Canadian citizen or permanent resident within the meaning of the *Immigration Act, 1976* and among whom there must be at least one representative from each region of Canada."

Que l'article 6 soit modifié par adjonction, après la ligne 33, page 4, de ce qui suit:

"Tout membre doit être et demeurer citoyen canadien ou résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*" et,

citizen or permanent resident within the meaning of the *Immigration Act, 1976* and among whom there must be at least one representative from each region of Canada."

Après débat,
La motion, mise aux voix, est différée à plus tard.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que l'article 2 soit adopté.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois propose
Que la version française de l'article 3 soit modifiée par substitution, de la ligne 26, page 1, et des lignes 1 à 10, page 2, de ce qui suit:

«et efficaces, utilisant plus efficacement et économiquement tous les modes de transports existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs tout comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs sont plus vraisemblablement réalisables lorsque tous les transporteurs sont en situation de concurrence tant à l'intérieur de leurs modes respectifs que parmi les divers autres modes de transports, à condition que, compte»

Après débat,
La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Langlois propose
Que la version française de l'article 3 soit modifiée en retranchant le mot «abusivement», ligne 25, page 2, et en le remplaçant par le mot «injustement».

Après débat,
La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que la version française de l'article 3 soit modifiée par substitution des lignes 30 à 36, page 2, de ce qui suit:

«économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;»

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois propose
Que la version française de l'article 3 soit modifiée en retranchant le mot «abusif», ligne 11, page 3, et en le remplaçant par le mot «indu».

Après débat,
La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Langlois propose
Que la version française de l'article 3 soit modifiée en retranchant le mot «abusif», ligne 14, page 3, et en le remplaçant par le mot «indu».

Après débat,
La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que l'article 3, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT clause 2 carry.

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

The Honourable Senator Langlois moved,—
THAT the French version of clause 3 be amended by substituting for line 26, page 1, and lines 1 to 10, page 2, the following:

"et efficaces, utilisant plus efficacement et économiquement tous les modes de transports existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs tout comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs sont plus vraisemblablement réalisables lorsque tous les transporteurs sont en situation de concurrence tant à l'intérieur de leurs modes respectifs que parmi les divers autres modes de transports, à condition que, compte"

After debate,
The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Langlois moved,—
THAT the French version of clause 3 be amended by striking out the word "abusivement", line 25, page 2, and substituting the word "injustement ".

After debate,
The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT the French version of clause 3 be amended by substituting for lines 30 to 36, page 2, the following:

"économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;"

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

The Honourable Senator Langlois moved,
THAT the French version of clause 3 be amended by striking out the word "abusif", line 11, page 3, and substituting the word "indu".

After debate,
The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Langlois moved,—
THAT the French version of clause 3 be amended by striking out the word "abusif", line 14, page 3, and substituting the word "indu".

After debate,
The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clause 3 carry as amended.

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

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 4 à 5 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose
Que la version anglaise de l'article 6, page 5, ligne 14, soit modifiée en retranchant le mot «Albberta» et en le remplaçant par le mot «Alberta».

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bosa propose
Que l'article 6, tel que modifié, soit adopté.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 7 à 64 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois propose
Que la version française de l'article 65 soit modifiée en retranchant les mots «de l'acte», ligne 6, page 29, et en les remplaçant par les mots «du jugement».

Après débat,
La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Langlois propose
Que la version française de l'article 65 soit modifiée en retranchant les mots «le rendu», ligne 15, page 29, et en les remplaçant par les mots «la date».

Après débat,
La motion, mise aux voix, est rejetée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 65 et 66 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 67 à 109 et les articles 110 à 133 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que la version française de l'article 134 soit modifiée par substitution, aux lignes 16 à 18, page 65, de ce qui suit:

«Canada s'il en existe plus d'un qui soit susceptible d'être ainsi emprunté dans de bonnes conditions de rentabilité.»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que l'article 134, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 135 à 149 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que la version française de l'article 150 soit modifiée par substitution à la ligne 45, page 77, de ce qui suit:

«et commode, de trafic entre les lignes d'un»

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que la version française de l'article 151 soit modifiée par substitution à la ligne 42, page 78, de ce qui suit:

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 4 and 5 carry.

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

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—
THAT the English version of clause 6, page 5, line 14, be amended by striking the word "Albberta" and substituting the word "Alberta".

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

The Honourable Senator Bosa moved,—
THAT clause 6 carry as amended.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 7 to 64 carry.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT the French version of clause 65 be amended by striking out the words "de l'acte", line 6, page 29, and substituting the words "du jugement".

After debate,
The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Langlois moved,—
THAT the French version of clause 65 be amended by striking out the words "le rendu" and substituting the words "la date".

After debate,
The question being put on the motion, it was defeated.

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 65 and 66 carry.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 67 to 109 and clauses 110 to 133 carry.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT the French version of clause 134 be amended by substituting for lines 16 to 18, page 65, the following:

"Canada s'il en existe plus d'un qui soit susceptible d'être ainsi emprunté dans de bonnes conditions de rentabilité."

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clause 134 carry as amended.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 135 to 149 carry.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT the French version of clause 150 be amended by substituting for line 45, page 77, the following:

"et commode, de trafic entre les lignes d'un".

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT the French version of clause 151 be amended by substituting for line 42, page 78, the following:

«taire et commode, de trafic entre les lignes»

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 150 et 151, tels que modifiés, soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 152 à 156, 157 à 182, 183 à 196 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que la version française de l'article 197 soit modifiée par substitution, à la ligne 13, page 114, de ce qui suit:

«(*b*) régir la durée de validité des licences:»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que la version française de l'article 197 soit modifiée par substitution, aux lignes 38 à 39, page 115, de ce qui suit:

«(*a*) régir la sécurité, la protection, le confort et la»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que l'article 197, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 198 à 203 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose
Que la version française de l'article 204 soit modifiée par substitution, à la ligne 29, page 117, de ce qui suit:

«(*a*) régir la durée de validité des licences;»

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose
Que l'article 204, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 205 à 208, 209 à 227, 228 à 250, 251 à 265 et 266 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que l'article 267 soit adopté.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que l'article 268 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose
Que la version anglaise de l'article 269 soit modifiée par adjonction du mot «or;» à la ligne 26, page 148.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose
Que l'article 269, tel que modifié, soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

"taire et commode, de trafic entre les lignes".

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 150 and 151 carry as amended.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 152 to 156, 157 to 182, and 183 to 196 carry.

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT the French version of clause 197 be amended by substituting for line 13, page 114, the following:

"(*b*) régir la durée de validité des licences".

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT the French version of clause 197 be amended by substituting for lines 38 to 39, page 115, the following:

"(*a*) régir la sécurité, la protection, le confort et la".

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT clause 197 carry as amended.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 198 to 203 carry.

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

The Honourable Senator Adams moved,—
THAT the French version of clause 204 be amended by substituting for line 29, page 117, the following:

"régir la durée de validité des licences".

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

The Honourable Senator Adams moved,—
THAT clause 204 carry as amended.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clauses 205 to 208, 209 to 227, 228 to 250, 251 to 265, and 266, carry.

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

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT clause 267 carry.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clause 268 carry.

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

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—
THAT the English version of clause 269 be amended by adding the word "or" in line 26, page 148.

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

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—
THAT clause 269 carry as amended.

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

L'honorable sénateur Doody propose
Que les articles 270 à 369 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Davey propose
Que l'annexe soit adoptée.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Le Moyne propose
Que la Table analytique soit adoptée.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que l'article 1 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Doody propose
Que le titre soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose
Que conformément à l'article 79 du Règlement, le président fasse rapport du Projet de loi C-18 tel que modifié.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 14 h 50, le Comité se réunit à huis-clos.

A 15 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 5 AOÛT 1987
(46)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis-clos, à 14 h 50, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bosa, Davey, Doody, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Stewart. (8)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 termine son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Le Moyne propose
Que le Comité se réunisse à huis-clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,
Que le président présente le Projet de loi C-18 tel que modifié comme huitième rapport du Comité et,

Que le président présente le Projet de loi C-19 tel que modifié comme neuvième rapport du Comité.

L'honorable sénateur Stewart propose
Que le Comité remercie le greffier, les attachés de recherche et le personnel de soutien pour leur travail au cours de l'étude des Projets de loi C-18 et C-19.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

The Honourable Senator Davey moved,—
THAT the Schedule carry.

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

The Honourable Senator Le Moyne moved,—
THAT the Table of Provisions carry.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT clause 1 carry.

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

The Honourable Senator Doody moved,—
THAT the title carry.

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

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—
THAT in accordance with Rule 79, the Chairman report Bill C-18 as amended.

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

At 2:50 p.m., the Committee moved *in camera*.

At 3:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, AUGUST 5, 1987
(46)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 1:30 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Bosa, Davey, Doody, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (8)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer and Mr. John Christopher, research assistant.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 29, 1987, concluded consideration of Bills C-18, An Act respecting national transportation and C-19, the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

The Honourable Senator Le Moyne moved,—
THAT the Committee meet *in camera* without interpretation or transcription.

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

It was agreed,
THAT the Chairman present Bill C-18 as amended as the Committee's eighth report, AND

THAT the Chairman present Bill C-19 as amended as the Committee's ninth report.

The Honourable Senator Stewart moved,—
THAT the Committee thank the Clerk, the research assistants and the support staff for all their work during the Committee's consideration of Bills C-18 and C-19.

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

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose
Que le Comité s'ajourne maintenant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 15 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—

THAT the Committee do now adjourn.

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

At 3:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, August 5, 1987

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-18, respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transportation Act, 1986, met this day at 10 a.m. to give consideration to the bills.

Senator Leopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are pleased to have with us this morning Mr. Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, and Mr. Edward Weinberg, Economic Regulatory Reform. I would ask Mr. Thacker to proceed.

Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: Thank you, Mr. Chairman. It is a delight to be back before honourable senators. As a result of our sessions last week we prepared a letter, copies of which have been forwarded to all members of the committee. I gather that our officials, Justice officials and the officials of your committee have been meeting.

I have for senators today a package of amendments that I hope they will find agreeable. With respect to Bill C-18, there are some seven amendments that I believe reflect the evidence we heard, and there is one amendment with respect to Bill C-19.

I have no opening statement other than that, and I presume that we could go directly into a clause-by-clause examination of the bills, Mr. Chairman.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I was fortunate enough to receive a copy of the letter that the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport wrote to you as chairman of the committee. I think it is a helpful letter and, since it was obviously carefully written, I think it should form a part of the record of the committee meeting of this day, and I so move.

The Chairman: Does the motion carry?

Senator Bosa: Mr. Chairman, some of us have just received this letter. I think it might be helpful to familiarize ourselves with the contents of it. Perhaps Mr. Thacker would be kind enough to give us an outline of the amendments or the substance of this letter before we proceed to a clause-by-clause examination of the bill, so that we are not caught by surprise.

Mr. Thacker: I am certainly prepared to do that, Mr. Chairman. I suppose there is no need to go through the first paragraph, where I simply stated that I appreciated the opportunity to have met with the members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to discuss Bills C-18 and C-19. I go on to state that I think we had a useful

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 5 août 1987

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déférée l'étude du projet de loi C-18 concernant les transports et le projet de loi C-19, Loi de 1987 sur les transports routiers, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour se pencher sur lesdits projets de loi.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons le plaisir d'accueillir ce matin M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et Coordination, et M. Edward Weinberg, Réforme réglementaire économique. Je vais demander à M. Thacker de commencer.

M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Je vous remercie, monsieur le président. Il me fait plaisir d'être de nouveau parmi vous, honorables sénateurs. À la suite de nos séances de la semaine dernière, nous avons préparé une lettre, dont une copie a été envoyée à chacun des membres du Comité. A ce que je comprends, nos représentants, les représentants du ministère de la Justice de même que les représentants de votre comité se sont rencontrés.

J'ai apporté avec moi aujourd'hui un ensemble de modifications auquel, je l'espère, vous souscrirez. Sept de ces modifications concernent le projet de loi C-18 et une seule le projet de loi C-19. Toutes tiennent compte, je crois, des témoignages entendus.

Je n'ai pas d'autre exposé préliminaire que celui-là. Je suppose, monsieur le président, que nous pouvons procéder immédiatement à l'examen article par article desdits projets de loi.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, j'ai la chance d'avoir en main une copie de la lettre que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports vous a fait parvenir à titre de président du Comité. Je pense que cette lettre est fort instructive—étant donné que de toute évidence elle a été rédigée avec grand soin—et qu'il vaudrait la peine de l'annexer à nos délibérations d'aujourd'hui, et je propose qu'elle le soit.

Le président: La motion est-elle adoptée?

Le sénateur Bosa: Monsieur le président, certaines d'entre nous viennent juste de recevoir cette lettre. Je pense qu'il conviendrait que nous en prenions d'abord nous-mêmes connaissance avant de nous prononcer. Peut-être M. Thacker pourrait nous donner un aperçu des modifications ou de la teneur de cette lettre avant que nous ne procédions à l'examen article par article du projet de loi, afin que nous ne soyons pas pris par surprise.

M. Thacker: Je n'y vois pas d'objection, monsieur le président. Je suppose que je n'ai pas besoin de m'attarder sur le premier paragraphe, où je ne fais que mentionner ma satisfaction d'avoir pu rencontrer les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour discuter des projets de loi C-18 et C-19. Je poursuis en indiquant qu'à mon

[*Text*]

and frank discussion and that, as a result, the government is prepared to consider amendments that would improve the legislation. We are supportive, for example, of the amendments to the French texts of both bills to improve and strengthen the French versions of them. We have placed before senators six amendments that do precisely that.

I think there has been some controversy between the officials of the Department of Justice and the chairman of this committee and his supporting officials in this respect. From the minister's perspective, we feel that we should really stick with the advice from the officials of the Department of Justice and the drafting officials, because, as senators are aware, there is also on-going an entire rewriting of the federal statutes. They have been written in what the officials describe as the current, more modern, phraseology in both the English and French languages. Therefore, the amendments that we have accepted are drafted along that line. We have resisted some amendments suggested by the chairman of this committee and his officials, on the basis that those amendments were not consistent with the new drafting methodology being used today in new statutes. Within the next year we will have an entire, new, set of revised federal statutes which have been loosely formed and which will be much more helpful to practitioners.

I then go on to state, in the last paragraph on the first page, that the government is supportive of amendments to Bill C-18 that will stipulate that members of the new National Transportation Agency be Canadian citizens. Honourable senators have before them a proposed amendment to clause 6 of Bill C-18 that will do precisely that.

There is also an amendment to the effect that any statement on transportation policy should be issued not by the Government of Canada but by the Governor in Council on the advice of the Minister of Transport.

The Chairman: Do you have copies of these amendments, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: Yes, Mr. Chairman, I believe that we have tabled with the committee all of those amendments.

Honourable senators, at page 2 of the letter I get into the three amendments that certain members of this committee were discussing, which amendments we have considered very carefully but find ourselves unable to accept. I simply go on from page 2 through the rest of the letter to describe the three amendments—and in quite some detail—as to why each of them is unacceptable. I do not believe that I can summarize any more thoroughly than that except by reading the letter itself. Mr. Chairman, do you wish me to do so or would you rather take 10 minutes so that senators can do that on their own? I am quite prepared to read this letter.

The Chairman: Copies of this letter were sent to every member of the committee two days ago.

Senator Bosa: With all due respect, Mr. Chairman, the letter is dated July 31, which was last Friday. Monday was a holiday in Ontario and yesterday was the only working day of the

[*Traduction*]

avis, notre échange a été honnête et fructueux et qu'en conséquence, le gouvernement est prêt à examiner la possibilité d'apporter certaines modifications pour améliorer lesdits projets de loi. Par exemple, nous sommes d'accord pour modifier la version française des deux projets de loi afin de la rendre plus précise. Nous avons d'ailleurs soumis aux sénateurs six modifications qui servent précisément cette fin.

Je crois que ces modifications ont suscité une certaine controverse entre les représentants du ministère de la Justice et le président du Comité de même que ses adjoints. Selon le ministre, nous devrions suivre à la lettre les conseils des représentants du ministère de la Justice et du personnel affecté à rédaction des lois, étant donné que, comme vous le savez, toutes les lois fédérales sont appelées à être entièrement reformulées. Comme nous l'ont indiqué les préposés à la rédaction des lois, les projets de loi en question ont été rédigés, en anglais et en français, selon une terminologie plus moderne et plus actuelle. Il en est donc de même des modifications dont nous avons convenu. Si nous nous sommes opposés à certaines modifications proposées par le président du Comité et ses adjoints, c'est qu'elles n'étaient pas rédigées selon la nouvelle méthode en usage aujourd'hui. D'ici la fin de la prochaine année, toutes les lois fédérales seront reformulées et uniformisées pour en faciliter la consultation.

Je poursuis ensuite, au dernier paragraphe de la première page, en disant que le gouvernement appuie les modifications au projet de loi C-18 stipulant que les membres du nouvel Office national des transports doivent être des citoyens canadiens. Les honorables sénateurs ont devant eux un projet de modification à l'article 6 du projet de loi C-18 qui vise précisément cette fin.

Il y a aussi une modification prévoyant que toute déclaration concernant la politique des transports ne doit pas émaner du gouvernement du Canada mais du gouverneur en conseil sur l'avis du ministre des Transports.

Le président: Avez-vous des copies de ces modifications, M. Thacker?

M. Thacker: Oui, monsieur le président, je crois que nous les avons toutes déposées devant le Comité.

Honorables sénateurs, à la page 2 de ladite lettre, j'aborde les trois modifications dont certains membres du Comité ont discuté et que nous avons examinées attentivement sans toutefois juger bon d'y souscrire. À partir de là et jusqu'à la fin de la lettre, je ne fais que décrire les trois modifications en question—avec beaucoup de détails—et expliquer pourquoi chacune d'elles est inacceptable. Je ne crois pas que je peux résumer davantage la teneur de cette lettre à moins d'en faire lecture intégrale. Monsieur le président, voulez-vous que je le fasse ou préférez-vous laisser 10 minutes aux sénateurs pour qu'ils puissent en prendre eux-mêmes connaissance? Je n'ai aucune objection à en faire lecture.

Le président: Des copies de cette lettre ont été envoyées à chacun des membres du Comité il y a deux jours.

Le sénateur Bosa: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, la lettre en question est datée du 31 juillet, c'est-à-dire de vendredi dernier. Comme lundi était un

[*Text*]

week on which we could have perused the letter. Some senators came in this morning. I received this letter a couple of minutes before this committee meeting began. Although it may have been sent to everybody, it might not have reached its destination on time.

Mr. Thacker: I will read the letter, Mr. Chairman.

We are prepared to consider some amendments to Bills C-18 or C-19 to ensure that Parliament and the public are adequately informed about the number of accidents in all modes of transportation including trucking.

However, the Minister of Transport and I are not able to accept three other amendments being considered by your Committee. Before commenting on them in some detail, I would like to indicate, by way of background, why we take this view.

As I informed you last Wednesday, this transportation legislation is the result of:

—extensive studies and hearings over the past ten years by such bodies as the Economic Council of Canada, the Canadian Transport Commission, the Canadian Council of Motor Transport Administrators, and special provincial commissions;

—extensive consultation for a full year with shippers, carriers, consumer groups, Provinces and others based on the Government's "Freedom to Move" White Paper issued in July 1985;

—three sets of hearings across the country and in Northern Canada by the House of Commons Standing Committee on Transport in 1985, 1986 and 1987 (for example, 194 witnesses were heard by the House of Commons Standing Committee on Transport on the Freedom to Move policy);

—four federal-provincial Conferences of Ministers of Transport;

—the review by the House Transport Committee of 409 submissions on Bills C-18 and C-19 during eleven weeks of considerations; and

—30 days of debate in the House of Commons.

As a result, this legislation is a delicately balanced package, involving compromises among all particpants. To change one key component will be strongly objected to by various parties and will lead to pressure to either undo these changes or to make other adjustments elsewhere in the legislation.

Three amendments now being considered by some members of the Senate Transport Committee will cause the government, several provinces and/or most shippers a significant amount of difficulty. First, I believe that con-

[*Traduction*]

congé férié en Ontario, nous n'avions qu'hier pour en prendre connaissance. Certains sénateurs ne sont rentrés au travail que ce matin. Personnellement, je n'ai reçu cette lettre que quelques minutes avant le début de la séance de ce matin. Même si la lettre a été envoyée à tout le monde, elle n'est peut-être pas arrivée à destination à temps.

M. Thacker: Je vais en faire lecture, monsieur le président.

Nous sommes prêts à examiner la possibilité d'apporter certaines modifications aux projets de loi C-18 et C-19 pour faire en sorte que le Parlement et le public soient suffisamment informés du nombre d'accidents qui surviennent dans les différents modes de transport, dont le camionnage.

Le ministre des Transports et moi-même ne sommes toutefois pas en mesure de souscrire aux trois autres modifications examinées par votre Comité. Avant de les commenter en détail, j'aimerais rappeler les faits qui nous ont amené à prendre cette position.

Comme je vous l'ai indiqué mercredi dernier, ces projets de loi sur les transports sont le résultat:

—de longues études et audiences menées au cours des dix dernières années par des organismes comme le Conseil économique du Canada, la Commission canadienne des transports, le Conseil canadien des administrateurs de transports motorisés et de certaines commissions provinciales spéciales;

—d'une année entière de consultations auprès des expéditeurs, des transporteurs, des groupes de consommateurs, des provinces et d'autres intervenants, à partir du livre blanc "Aller sans entrave" publié par le gouvernement en juillet 1985;

—de trois séries d'audiences tenues dans l'ensemble du pays de même que dans le Nord par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes en 1985, 1986 et 1987 (ainsi, le Comité a entendu 194 témoins se prononcer sur la politique énoncée dans le livre blanc);

—de quatre conférences fédérales-provinciales des ministres des Transports;

—de l'examen par le Comité des transports de la Chambre des communes de 409 mémoires sur les projets de loi C-18 et C-19 au cours de onze semaines d'audiences; et

—de 30 jours de débats à la Chambre des communes.

Ainsi, ces projets de loi représentent un fragile équilibre qui a exigé des compromis de la part de tous les intervenants. Toute tentative en vue d'en changer un élément important sera vivement combattue par les différentes parties et donnera lieu à des pressions afin d'empêcher la mise en œuvre de ces changements ou d'obtenir d'autres réaménagements ailleurs dans lesdits projets de loi.

Trois modifications actuellement étudiées par certains membres du Comité sénatorial des transports vont occasionner au gouvernement, à plusieurs provinces et à la plupart des expéditeurs une somme considérable de diffi-

[*Text*]

sideration is being given by some senators to a suggestion that Bill C-18 be amended to allow the new National Transportation Agency to report annually on the "efficacy" or the degree to which provincial motor carrier boards can achieve uniformity in applying public interest criteria in the granting of extra-provincial trucking licences.

As I understand it, the purpose of such an amendment would be to allow the agency annually to document how many applications have been received, accepted or rejected by provincial regulatory boards, to determine to what extent and why applications have been rejected because of public interest considerations, and to decide whether the provinces are uniformly interpreting the notion of public interest and if not, why not.

We will, of course, through the annual meetings of federal-provincial transport ministers review generally the impact of this legislation on the trucking industry and the shipping community.

But to go further and pass a specific amendment requiring an assessment of the uniformity of the application of the public interest test is not desirable or necessary. We already have access to data from the provinces, on a voluntary basis, on the number of applications they receive and whether or not these are accepted or rejected. If the Senate Committee wants to receive these data annually, that can be arranged.

The main thrust of the proposed amendment is not acceptable, however. The amendment would put the federal regulatory body in judgment of its provincial counterparts and provincial Governments. Annually the federal Agency would have to indicate whether or not in its considerations provincial regulatory bodies were ruling for good or bad reasons in favour of the public interest, however defined, and whether they were doing so uniformly.

While the Minister's meeting with Provincial Ministers will keep us in close touch with the impact of the legislation, the Government does not favour such a formal watch dog role established by federal law for a federal body over its provincial counterparts. The new agency is not mandated under C-19 to have a role in trucking regulation and would have no expertise in undertaking such a task; the amendment would at a minimum have cost and Government machinery implications. In addition, such annual reviews are not consistent with good federal-provincial relations and could put the agency and the Minister of Transport in a rather untenable position.

Such an amendment is also not necessary because, under our proposed legislation, after four years the whole reverse onus process will be jointly reviewed by the federal and provincial governments. That report will be made public and will be referred to Parliament. The federal and provincial governments will jointly decide to what extent

[*Traduction*]

cultés. D'abord, je crois savoir que certains sénateurs voudraient que le projet de loi C-18 soit modifié de façon à permettre que le nouvel Office national des transports fasse rapport chaque année de l'«efficacité» ou du degré d'uniformité atteint par les régies provinciales en ce qui a trait au respect de l'intérêt public dans l'octroi des permis de camionnage extra-provincial.

Si j'ai bien compris, le but de cette modification serait de permettre à l'Office d'établir chaque année le nombre d'applications reçues, acceptées ou rejetées par les organismes de réglementation provinciaux, pour déterminer dans quelle mesure ces demandes sont rejetées pour des raisons d'intérêt public et établir si les provinces interprètent ou non de la même façon l'expression «intérêt public» et d'en rechercher les causes, le cas échéant.

Nous comptons, bien sûr, évaluer l'incidence de ces projets de loi sur l'industrie du camionnage et les expéditeurs au cours des réunions annuelles des ministres des Transports fédéral et provinciaux.

Il n'est toutefois pas utile ou souhaitable d'aller plus loin et d'adopter une modification précise exigeant qu'une évaluation de l'application de ce critère d'une province à l'autre soit faite. Les provinces nous fournissent déjà certaines données sur le nombre de demandes reçues ainsi que sur le nombre d'entre elles qui sont acceptées ou rejetées. Si le Comité sénatorial désire obtenir ces données chaque année, cela ne pose pas de problème.

L'objectif principal de la modification proposée n'est toutefois pas acceptable. Ladite modification obligerait en effet l'organisme de réglementation fédéral à juger ses homologues provinciaux. L'Office fédéral devrait chaque année décider si, à son avis, les organismes de réglementation provinciaux ont accepté ou rejeté les demandes reçues pour de bonnes ou de mauvaises raisons et établir si l'intérêt public a été respecté uniformément d'une province à l'autre.

Même si les rencontres du ministre avec ses homologues provinciaux va lui permettre d'avoir une bonne idée de l'incidence des projets de loi en question, le gouvernement est contre l'idée de confier à un organisme fédéral un tel rôle de chien de garde par rapport à ses homologues provinciaux. Le nouvel Office n'est pas mandaté, en vertu du projet de loi C-19, pour intervenir dans la réglementation en matière de camionnage et n'a pas la compétence pour le faire; la modification en questin entraînerait des coûts supplémentaires puisqu'elle obligerait le gouvernement à se doter d'un outillage minimum. En outre, de tels examens annuels nuiraient au maintien de bonnes relations fédérales-provinciales et pourraient mettre l'Office et le ministre des Transports dans une position assez inconfortable.

Une telle modification est également inutile parce que, en vertu du projet de loi, tout le processus de la charge inversée de la preuve sera examinée conjointement par les gouvernements fédéral et provinciaux après quatre ans. Le rapport sera rendu public et déposé devant le Parlement. Les gouvernements fédéral et provinciaux vont établir

[*Text*]

the processing of applications has furthered such public interest issues as increased competition, improved services, lowered freight rates, etc. It would be a joint federal-provincial review, not a rather pejorative annual review by a federal regulatory body that would decide as to how effectively provincial bodies have dealt with applications for new trucking licences.

Finally, such an amendment is not necessary because, while I recognize the potential lack of uniformity across the country in the granting of licences, the reverse onus test is only proposed to exist for five years. We have lived with different provincial trucking regulatory laws and administrative rules for the last 50 years; to allow the provinces to decide whether or not to grant licences for their own public interest reasons for only five more years is not that much of a concession.

Second, I believe that some senators are also proposing that the new National Transportation Agency annually report on the number *and* causes of trucking accidents.

Before commenting on this proposal, I want to emphasize that this government has been fully supportive of increasing safety for both intra-and extra-provincial trucking. We played a lead role in reaching federal-provincial agreement on a new National Safety Code. We have worked out an accelerated implementation schedule. The federal government will make up to $23 million available to the provinces over five years for implementation of the code across the country. As part of this work we will voluntarily get from the provinces improved truck safety data including the number of accidents. This is the result of co-operative federal-provincial work and voluntary agreement among all jurisdictions to improve trucking safety as quickly as possible. If your Committee wishes, we are certainly prepared to consider an amendment in C-19 or C-18 that would require the Minister of Transport to table annually the status of the National Safety Code and the data on trucking accidents.

We have such an amendment with us, if honourable senators wish us to put it.

However, there is a limit to how much the federal government can demand that the Provinces do more since most of the aspects of trucking safety belong to the Provinces. They have the responsibility for highway construction and associated safety aspects; they are responsible for driver training and licensing; they are responsible for vehicle inspection; they are responsible for police activities, etc. The federal government has very limited jurisdiction

[*Traduction*]

conjointement dans quelle mesure le traitement des demandes a servi l'intérêt public au sens où il a permis d'accroître la concurrence, d'améliorer les services, de réduire les frais de transport des marchandises, etc. Ce sera un examen conjoint fédéral-provincial et non un jugement péremptoire rendu chaque année par un organisme de réglementation fédéral pour établir dans quelle mesure les organismes provinciaux se sont bien acquittés de leur tâche en ce qui a trait à l'octroi des nouveaux permis de camionnage.

Enfin, une telle modification est inutile parce que, même si je reconnais le manque possible d'uniformité dans l'ensemble du pays en ce qui a trait à l'octroi des permis, le mécanisme de la charge inversée de la preuve ne doit, en principe, ne s'appliquer que pendant cinq ans. Au cours des 50 dernières années, nous avons dû nous plier à différents règlements et règles administratives d'origine provinciale en matière de camionnage. Le fait de laisser aux provinces le soin de décider s'il est ou non dans l'intérêt public d'accorder tel ou tel permis pendant cinq autres années n'est pas une si grande concession.

Ensuite, je crois que certains sénateurs ont proposé que le nouvel Office national des transports fasse rapport annuellement du nombre et des causes des accidents de camions.

Avant de commenter cette proposition, j'aimerais souligner que l'actuel gouvernement est entièrement favorable à l'accroissement de la sécurité dans l'industrie du camionnage. Nous avons joué un rôle clé dans la conclusion d'un accord fédéral-provincial sur l'adoption d'un nouveau Code national de sécurité, dont nous avons convenu d'accélérer la mise en œuvre. Ainsi, le gouvernement fédéral distribuera 23 millions de dollars aux provinces au cours des cinq prochaines années, aux fins de la mise en œuvre de ce code dans l'ensemble du pays. Toujours dans cet esprit, les provinces ont accepté de nous fournir de meilleures données sur la sécurité dans l'industrie du camionnage de même que sur le nombre d'accidents. Ces réalisations sont le résultat d'un travail de collaboration entre le fédéral et les provinces et d'un consensus national sur la nécessité d'accroître la sécurité dans l'industrie du camionnage dans les plus brefs délais. Si votre Comité le désire, nous sommes prêts à envisager la possibilité de modifier le projet de loi C-19 ou C-18 afin d'obliger le ministre des Transports à déposer annuellement un rapport sur l'application du Code national de sécurité ainsi que des données sur les accidents de camions.

Nous avons ici une modification à cette fin, si les honorables sénateurs souhaitent l'inclure.

Il y a toutefois une limite à ce que le gouvernement fédéral peut demander aux provinces, étant donné que la plupart des aspects de la sécurité dans l'industrie du camionnage relèvent des provinces. Celles-ci ont la responsabilité de la construction des autoroutes et des diverses questions de sécurité qui y sont reliées; elles sont responsables de la formation des conducteurs et de l'octroi des permis; elles doivent en outre veiller à l'inspection des

[*Text*]

in this entire area. We can only push so far and we can get more through co-operation than through unilateral legislation.

I stress all this by way of background because to introduce in federal legislation a requirement that a federal agency report on the causes of trucking accidents is largely an invasion of provincial jurisdiction. To ask the provinces to report on all the causes of all trucking accidents would mean a major cost imposition on the provinces. They would have to investigate every trucking accident in some detail and to report on the likely cause no matter what its origin—inadequate equipment, poor driving, unsafe roads, weather, etc. While provincial police now generally investigate most accidents as to what happened, they usually do not investigate why they happened, as the federal government does, for example, in most air accidents. Again, while this may be desirable that is for the Provinces to decide whether to do this or not, not for the Parliament of Canada. Hence, such an amendment may be *ultra vires*.

Third, I understand the Senate Committee is also giving consideration to accepting a proposal from the Canadian Trucking Association that section 33 of Bill C-19 be amended to stipulate that the reverse onus regime only come into effect whenever the Governor-in-Council, on the advice of the Minister of Transport, is satisfied that most of the key elements of the National Safety Code have been implemented across the country.

On the surface such an amendment appears attractive and simple; a small amendment that might speed up work on trucking safety. On further analysis though, the reverse is likely true; it will lead to many amendments to Bill C-19 and may delay the work on trucking safety. It also assumes incorrectly that there is a direct link between economic regulatory reform and safety.

Let me elaborate on these points. For example, amending section 33 to delay the reverse onus date may make it difficult, unless we make other amendments, for the Government to implement section 3 of the Bill C-19 which authorizes the Government to issue regulations to improve extra-provincial safety. Similarly further amendments would have to be made to ensure that Sections 1, 2 and 18-21 are proclaimed on or before January 1, 1988 so as not to leave the federal government powerless to work with the Provinces on finalizing extra-provincial safety measures and the fitness test, and ensuring that they are enforced. Similarly, amendments would be required to ensure that amending section 33 as porposed would still

[*Traduction*]

véhicules et surveiller les activités des forces policières. Le gouvernement fédéral n'a que très peu de pouvoirs dans ce domaine. Dans ce contexte, il nous est plus facile d'obtenir ce que nous recherchons par la collaboration plutôt qu'en procédant par décision unilatérale.

Si je vous donne toutes ces précisions, c'est pour vous expliquer que le fait d'exiger, dans une loi fédérale, qu'un organisme fédéral fasse rapport sur les causes des accidents de camions constitue une entorse majeure à la compétence des provinces. Le fait de demander aux provinces de faire rapport sur toutes les causes des accidents de camions survenus leur imposerait d'importants coûts. Il leur faudrait enquêter en détail sur chaque accident et faire rapport sur sa cause possible, quelle qu'en soit l'origine—véhicule en mauvais état, erreur humaine, route non sécuritaire, température, etc. Même si les forces policières provinciales enquêtent généralement sur la plupart des accidents, elles ne vont pas jusqu'à essayer d'en trouver la cause, comme le fait le gouvernement fédéral, par exemple, dans le cas de la plupart des accidents d'avions. Encore une fois, même si de telles mesures pourraient être souhaitables, il revient aux provinces d'en décider et non au Parlement du Canada. Par conséquent, une telle modification pourrait être inconstitutionnelle.

Troisièmement, je crois savoir que le Comité sénatorial serait favorable à une proposition de l'Association canadienne du camionnage voulant que l'article 33 du projet de loi C-19 soit modifié de façon que le mécanisme de la charge inversée de la preuve n'entre en vigueur que si le gouverneur en conseil, sur l'avis du ministre des Transports, juge que la plupart des principaux éléments du Code national de sécurité ont été mis en œuvre dans l'ensemble du pays.

À première vue, cet amendement semble intéressant et simple; un tout petit amendement qui pourrait bien accélérer l'adoption des normes de sécurité pour le camionnage. En poussant plus loin l'analyse, on constate que l'inverse pourrait être également vrai; cet amendement pourrait nous obliger à proposer bien d'autres amendements de concordance au projet de loi C-19, ce qui retarderait d'autant l'adoption de normes sur la sécurité du camionnage. Il établit également à tort un lien direct entre la réforme de la réglementation économique et la sécurité.

J'aimerais, si vous me le permettez, apporter quelques précisions. Ainsi, à moins d'apporter encore d'autres amendements, le gouvernement pourrait avoir de la difficulté à faire appliquer l'article 3 du projet de loi C-19, qui autorise le gouvernement à édicter des règlements pour améliorer la sécurité extra-provinciale, si l'on amendait l'article 33 pour reporter l'entrée en vigueur de l'inversion du fardeau de la preuve. De la même manière, il faudrait aussi modifier le projet de loi pour être bien sûr que les articles 1, 2 et 18 à 21 soient proclamés le ou avant le 1er janvier 1988, afin que le gouvernement fédéral ne se retrouve pas dans l'incapacité de finaliser avec les provinces l'élaboration des mesures sur la sécurité extra-provin-

[*Text*]

allow the Government to repeal existing legislation. The Department of Justice lawyers have told us that it may be legally difficult to have parts of two acts (one old, one new) operating concurrently.

Delaying the start-up date of the reverse onus may also delay the time when we will move only to "fit, willing and able", unless again we make other amendments to C-19. Our current legislation provides that "fit, willing and able" will come into effect five years after the start-up of reverse onus. If we delay the start of reverse onus, we will, unless once again we make more amendments, delay the move towards "fit, willing and able". Many shippers legitimately claim that this will have a serious effect on their operations and costs; they feel that the Goverment and Parliament have already given way too much to truckers at their expense and that no further delay should be considered either in starting the reverse onus test and in the moving towards "fit, willing and able".

Removing the January 1, 1988 start-up date of reverse onus to some rather uncertain date in the future may remove an extra incentive for the federal-provincial groups to implement as quickly as possible the new safety measures. It will not force the Safety Code to be implemented faster; it is being implemented as quickly as possible now. The reverse, however, might happen. Without a specific date in legislation there will be no need to get work done by a certain date; there will always be room for someone to say, "Let's take one more month . . . or six months or . . . "

The proposed amendment would also leave the Minister of Transport in the uncomfortable position of having to pass judgement on his provincial colleagues as to whether or not they have implemented key elements of the Safety Code; if not, then the reverse onus test cannot be implemented. Presumably the Minister of Transport will then have to lean on his provincial colleagues to get on with the safety measures so as to not hold up the economic regulatory reform provisions of Bill C-19. That would again mean that the federal government would sit in judgement over its provincial counterparts, again rather inconsistent with co-operative federal-provincial relations. We much prefer to stick with the date that has already been agreed to with the Provinces, i.e., the implementation of many of the elements of the National Safety Code by January 1, 1988 and at the same time the start of the reverse onus test and a new fitness test.

[*Traduction*]

ciale et l'adoption des tests d'aptitude, et afin que celles-ci puissent être enfin appliquées. Dans la même veine, il faudrait aussi modifier le texte du projet de loi pour s'assurer que les modifications qui seront apportées à l'article 33 permettront encore au gouvernement d'abroger la loi actuelle. Les conseillers juridiques du ministère de la Justice nous ont dit qu'il pourrait être très difficile, au plan juridique, d'appliquer en même temps partiellement deux lois, une ancienne et une nouvelle.

En retardant le moment de l'inversion du fardeau de la preuve, on reporterait aussi le moment de l'adoption du critère voulant que le demandeur soit «prêt, disposé et capable» d'offrir le service, à moins d'apporter d'autres amendements au projet de loi C-19. La loi actuelle stipule que le critère de «l'aptitude et de la disposition à offrir le service» sera appliqué cinq ans après qu'on aura adopté celui de l'inversion du fardeau de la preuve. Donc, en repoussant l'adoption de ce dernier critère, nous retarderions encore davantage l'adoption du critère de l'aptitude et de la disposition à offrir le service, à moins, encore une fois, d'apporter d'autres amendements. Bien des expéditeurs prétendent avec raison que cela aurait de graves effets sur l'administration et le coût de leurs entreprises; ils estiment que le gouvernement et le Parlement en ont déjà trop concédé aux camionneurs à leurs dépens et qu'il faudrait dès maintenant cmmencer à appliquer l'inversion du fardeau de la preuve pour pouvoir adopter enfin les critères de «l'aptitude et de la disposition à offrir le service».

Si l'on renonce à la date du 1er janvier 1988 comme moment d'inverser le fardeau de la preuve, pour repousser ce changement à une date indéterminée, les groupes fédéraux-provinciaux se montreront probablement beaucoup moins intéressés à appliquer au plus tôt les nouvelles mesures de sécurité. Cela n'aidera pas non plus à accélérer l'adoption du nouveau Code de la sécurité; on procède le plus rapidement possible à l'heure actuelle. Ce pourrait même être l'inverse qui se produise. Si la loi ne comporte pas de date précise, rien ne pressera pour que cette entreprise soit terminée à une date bien déterminée; il se trouvera toujours quelqu'un pour dire: «Prenons un mois . . . ou six mois . . . de plus».

L'amendement proposé placerait également le ministre des Transports dans la position inconfortable de juger ses collègues provinciaux sur leur degré de réussite à faire appliquer les principaux points du Code de la sécurité; autrement, l'inversion du fardeau de la preuve ne pourrait avoir lieu. Il y a fort à parier que le ministre des Transports serait alors obligé de prier ses collègues provinciaux d'aller de l'avant pour l'application des mesures de sécurité afin de ne pas retarder la réforme de la réglementation économique dont il est question dans le projet de loi C-19. Cela voudrait dire, encore une fois, que le gouvernement fédéral serait obligé de juger ses homologues provinciaux, ce qui serait, une fois de plus, nuisible au climat de collaboration qui s'est établi dans les relations fédérales-provinciales. Il serait de beaucoup préférable de s'en tenir à la date qui a été convenue avec les provinces, c'est-à-dire de faire en sorte que les principaux points du Code natio-

[*Text*]

Aside from all those reasons, as far as I can determine, no one has been able to demonstrate to the Senate Committee that there is a link between economic regulatory reform and a diminished level of safety. So why delay the timing of reverse onus?

In Alberta, for example, there has been no economic regulation over intra-provincial trucking for years, and Alberta's safety record is no better or worse than those of other Provinces that have had economic regulation. Quebec has had the most extensive degree of economic regulation and its highway safety record is no better; indeed some claim worse than the other Provinces. In the United States over the last six years there have on average been fewer highway trucking accidents since deregulation than during the comparable six years before deregulation. In California, the State Highway Patrol supported legislation to deregulate trucking since it too felt there was not a direct link with safety. Economic regulatory reform will not lead to more safety problems on our national highways.

Safety is an issue on its own and is caused by many factors, not by economic regulatory reform. Because this Government is concerned about highway safety as an issue in its own right, we have through this legislation and through other means taken the opportunity to advance highway safety. Bill C-19 is one measure that is needed now to further that effort. Without Bill C-19 we will not have a new National Safety Code in place by January 1, 1988 or have all of it implemented by January 1, 1990. Without Bill C-19 we will not have a uniform set of fitness criteria in place on January 1, 1988 nor will we be able to have the legal means to assist the Provinces financially and through regulations to implement the National Safety Code. Bill C-19, enhances trucking safety; it does not detract from it.

For all those reasons, the Government is not favourably disposed to amending section 33 and to delay the reverse onus date; we continue to feel strongly that the Act should come into force on or before January 1, 1988. Again, this will allow us to go ahead with new safety measures, new fitness criteria and reverse onus all at the same time through effective federal-provincial co-operation.

To change one of the key elements now will lead to extensive re-drafting of Bill C-19, major objections from

[*Traduction*]

nal sur la sécurité entrent en vigueur le 1er janvier 1988 en même temps que le début de l'inversion du fardeau de la preuve et des nouveaux tests d'aptitude.

En plus de toutes ces raisons, du moins à mon avis, personne n'a réussi à prouver au Comité sénatorial qu'il y avait un lien entre la réforme de la réglementation économique et une détérioration de la sécurité. Pourquoi alors retarder l'inversion du fardeau de la preuve?

En Alberta, par exemple, aucune réglementation économique ne régissait auparavant le camionnage intra-provincial, et ce, depuis bien des années, et la sécurité en Alberta n'était ni meilleure ni pire que dans les autres provinces qui ont adopté une réglementation économique. Le Québec est la province qui avait les normes les plus rigides en la matière et il n'y avait pas moins d'accrocs à la sécurité routière dans cette province; certains prétendent que les taux d'accidents y étaient même plus élevés que dans les autres provinces. Aux États-Unis, depuis la déréglementation il y a six ans, il y a eu en moyenne moins d'accidents de camions sur les routes qu'au cours des six années qui l'ont précédée. En Californie, le State Highway Patrol a même appuyé le projet de loi qui proposait la déréglementation du camionnage car il estimait qu'elle n'avait pas de lien direct avec la sécurité. La réforme de la réglementation économique n'apportera ni plus ni moins de problèmes de sécurité sur nos grandes routes nationales.

La sécurité est une question qui doit être traitée en soi; elle dépend de bien des facteurs, et pas uniquement de la réforme de la réglementation économique. Étant donné que notre gouvernement est préoccupé par la sécurité routière en soi, nous avons cru bon d'en faire la promotion, entre autres moyens, dans ce projet de loi. Nous devons adopter le projet de loi C-19 à ce moment-ci pour avancer. S'il n'est pas adopté, le nouveau Code national sur la sécurité ne pourra être en place le 1er janvier 1988 et son application ne pourra être réalisée intégralement pour le 1er janvier 1990. Sans ce projet de loi, les critères d'aptitude ne pourront être uniformisés pour le 1er janvier 1988, et nous n'aurons pas les instruments juridiques voulus pour pouvoir subventionner les provinces, ni les règlements nécessaires pour appliquer le nouveau Code national sur la sécurité. Le projet de loi C-19 améliorera la sécurité du camionnage; il n'empirera certainement pas la situation.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement n'est pas disposé à amender l'article 33 pour retarder l'entrée en vigueur de l'inversion du fardeau de la preuve; nous sommes encore fermement convaincus que la loi devrait entrer en vigueur le ou avant le 1er janvier 1988. Je le répète, cela nous permettra d'aller de l'avant pour adopter les nouvelles mesures sur la sécurité, les nouveaux critères d'aptitude et l'inversion du fardeau de la preuve en même temps, et ce, dans un climat de collaboration et d'efficacité entre les autorités fédérales et provinciales.

En changeant un des principaux éléments ce cet article, il nous faudrait reformuler fondamentalement le projet de

[*Text*]

the shippers, renewed debate in the House of Commons, and a strong possibility that the rest of Bill C-19 will not be in place in time to allow the Government to go ahead with its safety and fitness measures this fall.

I apologize for the length of this letter but I thought it advisable to put all the issues clearly before you and your colleagues. Again, while we welcome some amendments the Government is not favourably disposed towards three of them that are being considered by your Committee members. They will especially tamper with the very balanced package of measures that have come after extensive consultation with all the participants and extensive deliberations in the House of Commons. The amendments are essentially unnecessary and certainly undesirable. They will lead to significant changes in Bill C-19 and will arouse considerable objections from shippers and, I suspect, the Provinces.

The amendments may also delay the passage and implementation of Bills C-18 and C-19 and, if so, will generate further regional tensions across the country. In the West, for example, shippers are expecting the Bills to be implemented now, not later, so that they can reap the benefits of economic regulatory reform.

I am prepared to meet with you to review these matters again. Certainly departmental officials are ready to work with you and officials of the Committee to improve various aspects of the legislation as I have indicated at the beginning of my letter.

I also want to reiterate what I suggested to your Committee last Wednesday. I understand your concern about highway safety, the need for better accident data, increased uniformity among provincial regulatory regimes, and speedy and full implementation of the National Safety Code. But instead of amending the legislation extensively as some of your Members seem inclined to do, I suggest that your Committee issue a strong report to Parliament and the Provinces on highway safety. Such a report will have an impact and will, I think, lead to improved highway safety measures among federal and provincial governments.

Because of their interest in this legislation and our deliberations, I am taking the opportunity of sending a copy of this letter to all members of the Senate Committee and to the Government and Opposition leaders in the Senate.

I look forward to an early and successful conclusion of your deliberations on these two very important pieces of legislation.

[*Traduction*]

loi C-19, ce à quoi s'opposent bien des expéditeurs; il faudrait reprendre le débat à la Chambre des communes, et il y a de fortes possibilités que le reste du projet de loi C-19 ne serait pas prêt à temps pour permettre au gouvernement d'aller de l'avant avec l'adoption des mesures de sécurité et des tests d'aptitude qui est prévue pour cet automne.

Je vous prie d'excuser la longueur de ma lettre, mais j'ai cru sage de vous exposer très clairement ces questions, à vous et à vos collègues. Je le répète, bien que nous soyons d'accord avec certains des amendements, le gouvernement n'est pas du tout disposé à adopter trois de ceux que votre Comité s'apprête à étudier. Ils seront particulièrement discordants dans la liste très cohérente des mesures qui ont été proposées après d'intenses consultations auprès de tous les participants et de longues délibérations à la Chambre des communes. Ces amendements sont essentiellement inutiles et ne sont certes pas souhaitables. Ils supposeraient d'importants changements au projet de loi C-19 et susciteraient beaucoup de mécontentement chez les expéditeurs et, je présume, chez les autorités provinciales.

Ils retarderaient probablement également l'adoption et l'application des projets de loi C-18 et C-19 et, le cas échéant, augmenteraient les tensions régionales dans le pays. Dans l'Ouest, par exemple, les expéditeurs s'attendent à ce que les projets de loi soient appliqués au plus tôt, et non plus tard, pour qu'ils puissent bénéficier des retombées de la réforme de la réglementation économique.

Je suis prêt à venir vous rencontrer à nouveau au besoin pour discuter de ces questions. Je suis sûr que les fonctionnaires de mon Ministère sont prêts à travailler avec vous ainsi qu'avec les représentants du Comité pour améliorer divers aspects de la législation, comme je l'ai indiqué au début de ma lettre.

J'aimerais également vous répéter ce que j'ai suggéré à votre Comité mercredi dernier. Je comprends votre souci pour la sécurité routière, votre volonté de faire baisser le taux d'accidents et d'accroître l'uniformité dans les réglementations provinciales, et votre désir d'accélérer l'application intégrale du nouveau Code national sur la sécurité. Mais au lieu de modifier profondément la loi comme certains d'entre vous sembleraient portés à le faire, je suggère que votre Comité fasse parvenir au Parlement et aux provinces un rapport bien documenté sur la sécurité routière. Ce rapport aurait une grande incidence et, à mon avis, contribuerait à améliorer les mesures concernant la sécurité routière que prendraient les gouvernements fédéral et provinciaux.

Compte tenu de l'intérêt qu'ils portent à ce projet de loi et à nos délibérations, je me permettrai d'envoyer une copie de cette lettre à tous les membres du Comité sénatorial ainsi qu'aux leaders du gouvernement et de l'opposition au Sénat.

Espérant que vos délibérations aboutiront bientôt à d'heureuses conclusions concernant ces deux importants

[*Text*]

Yours sincerely,

Blaine Thacker

Thank you, Mr. Chairman. I would just point out that we have sent a copy to each of the members of the Senate committee.

The Chairman: Thank you. Senator Doody?

Senator Doody: I think it is necessary that this letter appear only once in the record. In other words, I do not think it is necessary to have it appended after having had it read so ably and delightfully by Mr. Thacker.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, Mr. Chairman, I entirely agree. I think our record should show that Mr. Thacker read the entire letter right at the beginning, so that it is not necessary for us to have an appendix. I also think the record should show that the letter was read as corrected. In other words, we do not need to show that mistake in the original text on the record.

Mr. André Reny, Clerk of the Committee: Honourable senators, in order to help you with respect to the package of amendments which you have before you with respect to Bill C-18, I will indicate which ones have been approved by the department and which have not. I would point out to honourable senators that there is a package of amendments to Bill C-18 on long paper in front of you.

Le sénateur Le Moyne: Monsieur le président, puis-je immédiatement faire une remarque avant de commencer l'étude de ces amendements?

Le président: Oui.

The Clerk of the Committee: Yes, there are amendments in the French text. However, I would like to indicate to the members those amendments that have been approved by the department. In other words, you have before you a package of amendments: Some are approved and some are not. Senator Le Moyne, I am referring to those in the French language only.

Senator Le Moyne: Yes, I understand that, but there is a mistake in the first one. There is no hyphen between "vrai" and "semblablement". It is one word; "vraisemblablement".

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): May I suggest, Mr. Chairman, in order that we not become unnecessarily confused, that we proceed in some orderly way. I am not suggesting any particular way. However, I was wondering if it would be possible for us first of all, to talk about the two bills together because, if the government could see its way clear to accepting a certain amendment to Bill C-19—not on language but on substance, then it would not be necessary for me to move another amendment to Bill C-18. Therefore, Mr. Chairman, if we could perhaps deal with C-19 first and then proceed

[*Traduction*]

projets de loi, je vous prie d'agréer l'expression de mon respectueux dévouement.

Blaine Thacker

Merci beaucoup, monsieur le président. Je disais donc, il y a un instant, que nous avons envoyé une copie de cette lettre à chacun des membres du Comité sénatorial.

Le président: Merci beaucoup. Sénateur Doody, à vous la parole!

Le sénateur Doody: Il faudrait s'assurer, à mon avis, que cette lettre n'apparaisse qu'une fois au compte rendu. Autrement dit, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de la verser en annexe après la lecture si intéressante qui nous en a été faite par M. Thacker.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Qui, monsieur le président, je suis entièrement d'accord avec mon collègue. Je crois que notre compte rendu devrait mentionner que M. Thacker a lu la lettre en entier dès le début de son témoignage, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire de la verser en annexe. Je crois également qu'il faudrait mentionner que la lettre a été lue après correction. Autrement dit, il n'est pas nécessaire de faire apparaître l'erreur contenue dans la version originale dans le compte rendu.

M. André Reny, greffier du Comité: Honorables sénateurs, afin de vous aider à interpréter les amendements que vous avez devant vous relatifs au projet de loi C-18, je vous mentionnerai lesquels ont été approuvés par le Ministère et lesquels ne l'ont pas été. Je signale aux honorables sénateurs que ces amendements sur le projet de loi C-18 apparaissent sur la grande feuille qui est devant vous.

Senator Le Moyne: Mr. Chairman, may I make one comment immediately, before we begin looking at these amendments?

The Chairman: Go ahead.

Le greffier du Comité: Oui, ce sont des amendements à la version française. J'aimerais toutefois, signaler aux membres du comité les amendements qui ont été approuvés par le ministère. En d'autres termes, vous avez devant vous une liste d'amendements: certains ont été approuvés et d'autres ne l'ont pas été. Sénateur Le Moyne, je parle uniquement des amendements à la version française.

Le sénateur Le Moyne: Je sais, mais il y a une erreur dans le premier amendement. Il n'y a pas de trait d'union entre "vrai" et "semblablement". "Vraisemblablement" ne forme qu'un mot.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pourrais-je vous suggérer, monsieur le président, afin de ne pas créer inutilement de confusion, de voir à ce que nous procédions d'une façon ordonnée. Je ne vous propose aucune façon en particulier, mais je me demande s'il ne serait pas possible que nous discutions d'abord des deux projets de loi ensemble, car si le gouvernement réussisait à faire tomber les obstables pour que l'amendement au projet de loi C-19 soit accepté non pas dans son libellé mais sur le fond, je ne serais pas obligé de proposer un autre amendement au projet de loi C-18. Je vous suggère

[*Text*]

to Bill C-18, that would be most convenient if it is acceptable to the committee.

The Chairman: That is exactly how I wanted to proceed; to deal first with Bill C-19.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes. However, Mr. Chairman, before we do that, I think I have to call to your attention the fact that the printed evidence of the proceedings of this committee has not been made available.

I have been provided with a printout from what I assume is a word processor. Some of this is legible; other parts, and unfortunately quite important parts such as the evidence of the deputy minister, are difficult to read. I am particularly aggrieved about this because I came to Ottawa a day early in order to fortify myself in preparation for this meeting, and this turned out to be impossible because the essential material was not ready.

Mr. Chairman, I need not remind you that Senator MacEachen has spoken about this at least three times in the house and has said that it is unacceptable to the Senate that we should be asked to pass important bills on which the evidence taken by the committee to which the bills were referred was not available. I am raising a large danger flag right now. I raised it weeks ago, but obviously what I said at that time had no impact. How often do we have to cry for proper procedure around here? How often will the Senate be expected to put through bills on which senators have not had an opportunity to read the relevant evidence from the deputy minister, for example. Perhaps, Mr. Chairman, there is some explanation for what has gone wrong.

Senator Doody: I think Mr. Lussier has some information for us.

The Chairman: That is exactly what I was going to say. This morning I got in touch with Mr. Lussier's assistant, Mr. Greene. I see that Mr. Lussier is present now. Would you come forward and give the explanation required, sir?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): An explanation is not a cure.

Mr. Charles A. Lussier, LL.L., Clerk of the Senate: I have just spoken to the assistant deputy minister who is responsible for translation. I have been told, and it has been confirmed by the senators concerned, that on Bill C-22 there is no problem with translation. But for your bills C-18 and C-19, the translation department has put approximately 50 translators at your service. Many of them are not translators from the Secretary of State; they have been hired from outside because many of the regular staff are on holidays now.

I was told a few minutes ago that you are supposed to receive the last deliberations that you had—those of yesterday or last week—on August 7. Moreover, the assistant deputy minister just told me that if, for example, you require the translation before August 7, he is ready to increase the number of translators at your service.

[*Traduction*]

donc, monsieur le président, de commencer par l'amendement au projet de loi C-19, puis de passer à l'étude des amendements au projet de loi C-18. Ce serait bien pratique si les membres du comité acceptaient cette façon de procéder.

Le président: C'est exactement la façon dont je voulais procéder, en commençant d'abord par le projet de loi C-19.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Toutefois, monsieur le président, avant que nous puissions faire cela, j'aimerais vous signaler que les fascicules rapportant les délibérations de notre comité ne sont pas encore disponibles.

On m'a fait parvenir un imprimé qui, je présume, a été tiré de la machine de traitement de textes. Certaines pages sont lisibles, mais, malheureusement, d'importantes portions du texte, comme le témoignage du sous-ministre, sont difficiles à lire. Cela me déçoit d'autant plus que je suis venu à Ottawa un jour plus tôt afin de refaire mes forces pour me préparer à cette réunion, et je n'ai pu le faire parce que le document essentiel n'était pas prêt.

Monsieur le président, je n'ai pas besoin de vous rappeler que le sénateur MacEachen a déjà parlé de cette situation à trois reprises en Chambre et qu'il a dit qu'il est inadmissible que les Sénateurs soient obligés d'adopter d'importants projets de loi quand le compte rendu des témoignages qu'ils ont entendus ne sont pas encore disponibles. Je soulève les risques que cette situation pourrait poser. J'en ai parlé il y a une semaine mais, de toute évidence, ma démarche n'a pas eu beaucoup de succès. Combien de fois devrons-nous réclamer une procédure plus convenable ici? Combien de fois les sénateurs seront-ils obligés d'adopter des projets de loi avant d'avoir eu la chance de lire le témoignage fort à point, par exemple, du sous-ministre intéressé. Monsieur le président a peut-être une explication à nous donner sur ce qui est arrivé.

Le sénateur Doody: Je crois que M. Lussier est allé aux sources.

Le président: C'est ce que j'aillais dire. Ce matin, j'ai communiqué avec l'adjoint de M. Lussier, M. Greene. Je vois que M. Lussier est ici maintenant. Pourriez-vous vous présenter et nous donner les explications requises, monsieur?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Les explications ne règlent rien.

M. Charles A. Lussier, LL.L, greffier du Sénat: Je viens de parler au sous-ministre adjoint responsable des services de traduction. Il m'a signalé, et cela m'a été confirmé par les sénateurs intéressés, qu'il n'y a pas de problème concernant la traduction du projet de loi C-22. Mais en ce qui a trait aux projets de loi C-18 et C-19, le Bureau des traductions a mobilisé environ 50 traducteurs pour vous servir. Un bon nombre d'entre eux ne sont pas des traducteurs du Secrétariat d'État; on est allé les chercher dans des bureaux privés car une bonne partie du personnel régulier est en vacances actuellement.

On m'a dit il y a quelques instants que vous devriez recevoir le texte des dernières séances, soit celle d'hier et celle de la semaine dernière, le 7 août. Le sous-ministre adjoint vient de me dire que si vous aviez besoin des textes traduits avant le 7 août, il était prêt à mettre d'autres traducteurs à votre disposition.

[*Text*]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So we are now being told that as of August 7 all senators will have the translated and printed evidence—

Mr. Lussier: Of your deliberations.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): —of what was stated here by witnesses. That is a considerable advance over what I was told yesterday.

Senator Doody: Does that include today's deliberations?

Mr. Lussier: I really don't know. Perhaps your clerk would know.

The Clerk of the Committee: To have today's deliberations on Friday? No.

Mr. Lussier: I have been told by this deputy minister that apparently Mr. Ollivier, who is immediately responsible for the translation, had an understanding with the clerk of the committee about the reporting time.

The Clerk of the Committee: What he told me does not fit with what you have said.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): May we know who this mysterious person is?

Mr. Lussier: It is Mr. Alain Landry, the Assistant Deputy Minister with the Secretary of State, who is responsible for translation; but Mr. Ollivier is directly responsible for your services here.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Well, there is nothing further that we can do now. We have the situation stated to us—it is not as bad as I had been led to believe yesterday. Let us see how it works out.

Senator Doody: Yesterday we were told that it would be August 24 before we received the *Minutes of the Proceedings* and that was completely unacceptable. It has now been moved up to August 7. I guess if today's deliberations are included in that package—

Mr. Lussier: I really did not inquire about that, because I told the assistant deputy minister that you were drafting the report at the moment and were not having any witnesses.

Senator Doody: Perhaps, Mr. Chairman, Mr. Lussier could tell the officials that we need today's proceedings as well on August 7.

The Chairman: Today is just a study clause by clause.

Senator Doody: Thank you.

Mr. Lussier: You would like to have today's proceedings on August 7 also?

Senator Doody: I would think so. The amendments and the discussions leading up to the amendments and those that are accepted or rejected, and so on, will all be in today's proceedings, and I think that that is probably as important as any of it.

Mr. Lussier: Fine.

Senator Doody: Thank you.

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): On vient donc de nous signaler que pour le 7 août, tous les sénateurs auront les comptes rendus traduits . . .

M. Lussier: De vos délibérations.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): . . . de ce qui a été dit ici par nos témoins. C'est beaucoup de progrès par rapport à ce qu'on m'avait dit hier.

Le sénateur Doody: Cela inclut-il les délibérations d'aujourd'hui?

M. Lussier: Je ne sais vraiment pas. Sauf erreur, votre greffier serait au courant de ce qui en est.

Le greffier du Comité: Les délibérations d'aujourd'hui pour vendredi? Non.

M. Lussier: Le sous-ministre m'a dit qu'apparemment, monsieur Ollivier, qui s'occupe plus directement de la traduction des délibérations, avait pris entente avec le greffier du Comité au sujet des délais.

Le greffier du Comité: Ce qu'il m'a dit ne concorde pas avec ce que vous avez dit.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pouvons-nous savoir quelle est cette mystérieuse personne?

M. Lussier: C'est M. Alain Landry, le sous-ministre adjoint du secrétaire d'État, qui est responsable du service de traduction; mais c'est plutôt monsieur Ollivier qui s'occupe de la traduction pour nos besoins.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Eh bien, je crois qu'il n'y a pas grand' chose d'autre que nous puissions faire à ce moment-ci. On nous a fait état de la situation . . . elle n'est pas aussi mauvaise qu'on me l'avait laissé entendre hier. Voyons où en sont les choses.

Le sénateur Doody: Hier, on nous a dit que le compte rendu ne serait pas disponible avant le 24 août et cela nous a paru inacceptable. La date a maintenant été rapprochée au 7 août. Je suppose que si les délivérations d'aujourd'hui sont incluses dans cette proposition . . .

M. Lussier: Je ne me suis pas renseigné là-dessus car j'ai dit ou sous-ministre adjoint que vous étiez en train de rédiger le rapport et qu'il n'y avait plus de témoin à être entendu.

Le sénateur Doody: Monsieur le président, peut-être que M. Lussier pourrait dire aux intéressés que nous devons tenir une séance aujourd'hui ainsi que le 7 août.

Le président: Aujourd'hui ce n'est qu'une étude article par article.

Le sénateur Doody: Je vous remercie.

M. Lussier: Vous voulez que le compte rendu d'aujourd'hui soit prêt pour le 7 août également?

Le sénateur Doody: Je le pense bien. Le texte des amendements de même que les discussions, ce qui inclut ceux qui sont acceptés ou rejetés, et le reste, tout cela figurera dans le compte-rendu d'aujourd'hui et je pense que cela est aussi important que tout le reste.

M. Lussier: Parfait.

Le sénateur Doody: Je vous remercie.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Lussier.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): With that kindness, then, could we go to Bill C-19, and particularly, clause 8?

I think we are agreed—if I understood Mr. Thacker correctly—that an amendment to subclause (5)(b) is desirable. With assistance, I have drafted some language for (5)(b). Let me read it to you to see if it is agreeable. It would state as follows:

> (b) have regard to any relevant statement of national transportation policy issued by the Governor in Council on the advice of the minister given after consultation with the executive government in each province affected thereby.

Mr. Thacker: Would it be possible to have a photocopy of that?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I have several copies. Unfortunately, when I sent them to be duplicated all of my pages setting forth amendments were stapled together so that if I give you one, I give you all. I can provide the Parliamentary Secretary with a copy and I think that will, perhaps, get us over this situation.

Perhaps I should call to the attention of the Parliamentary Secretary the fact that I have deleted the word "public" transportation policy which now appears in the text of the bill and I have put in the word "national" insteand of the word "public" so as to be consistent with the definition of national transportation policy in Bill C-18. I do not know where we have a definition of "public" transportatiion policy. Other than that, there does not seem to be any substantive difference.

Mr. Thacker: Perhaps I may just read for senators the wording that has been gone through carefully by the lawyers from the Department of Justice because I believe it does exactly the same thing. It would read as follows:

> (b) have regard to any statement of public transportation policy issued by the Governor in Council after consultation by the Minister with the government of each.

Your amendment would state "relevant statement of public transportation policy." This states "any statement of public transportation policy."

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I simply carried the word "relevant" over from the bill which is now before the committee. I wondered why the word "relevant" was in the draft but I was not going to object to it.

The only thing we have to discuss is whether you should have the word "public" or the word "national." Why was "public" transportation policy used in the original bill? Is there some sensitivity about using that word? Is it because a provincial government, for example, might say that there is no such thing in the area of trucking as national transportation policy defined by Ottawa and that, at least so far as certain aspects of trucking transportation policy are concerned, the national policy is defined by the provinces to which the relevant jurisdiction appertains? Is that the reason?

[*Traduction*]

Le président: Je vous remercie, monsieur Lussier.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Cela dit, pourrions-nous maintenant passer au projet de loi C-19, plus précisément à l'article 8?

Si j'ai bien compris M. Thacker, je pense que tout le monde admet qu'un amendement au paragraphe 5(b) est souhaitable. Avec un peu d'aide, j'ai rédigé un brouillon de cet amendement. Je vais vous le lire si vous n'avez pas d'objection. En voici la teneur:

> (b) tenir compte de toute déclaration utile relative à la politique nationale des transports effectuée par le gouverneur en conseil sur l'avis du ministre après consultation du gouvernement de chacune des provinces concernées.

M. Thacker: Pourrions-nous avoir une photocopie de ce texte?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'ai plusieurs copies ici. Malheureusement, quand je les ai fait photocopier on a broché ensemble tous les feuillets sur lesquels figurent les amendements. De sorte qu'en vous passant le premier, je vous les donne tous. Je peux remettre une copie au secrétaire parlementaire et je pense que cela réglera la question.

Je voudrais signaler au secrétaire parlementaire que dans la version anglaise j'ai biffé le mot «public» qui figure dans le libellé du projet de loi, mot que j'ai remplacé par «national». Cela me paraît plus conforme à la définition de la politique nationale de transport qu'on donne dans le projet de loi C-18. Je ne sais pas s'il existe une définition d'une politique de transport «publique». À part cela, je ne pense pas qu'il y ait de différence fondamentale.

M. Thacker: Pour la gouverne des sénateurs, je pourrais relire le libellé qui avait été attentivement examiné par les juristes du ministère de la Justice car d'après moi l'objet est exactement le même. Il se lit comme suit:

> «b) tenir compte des déclarations relatives à la politique des transports effectuées par le gouvernement en conseil après consultation, par le ministre, du gouvernement de chacune des»

Votre amendement ajoute: «énoncé utile relatif à la politique des transports». Le présent libellé dit: «tout énoncé relatif à la politique des transports».

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'ai simplement repris le mot «utile» qui figure dans le projet de loi. Je me suis demandé pourquoi on l'avait utilisé mais je l'ai repris à mon tour.

En somme, il faut simplement choisir entre les mots «publique» et «nationale». Pourquoi a-t-on ajouté «public» dans la version anglaise originale? Ce mot a-t-il son utilité? Est-ce parce qu'un gouvernement d'une province pourrait déclarer qu'en matière de camionnage par exemple, il n'existe pas de politique nationale de transport définie par Ottawa et par conséquent pour certains aspects de ce secteur d'activités, la politique nationale est définie par les provinces dans le cadre de leurs pouvoirs? Est-ce là la raison?

[*Text*]

Mr. Thacker: To be honest with you, I do not know.

Mr. Mulder: I suppose there is a question about the definition of "national" because some public policy statement could apply to one part of the country.

As an example, if for some reason or other the State of Washington were causing difficulty for Canadian truckers moving between the State of Washington and the Province of British Columbia, the government might issue a statement authorizing the Provincial Motor Carrier Board in British Columbia to take action vis-a-vis truckers coming from the U.S. from the State of Washington. I suppose the mere fact that the Government of Canada, say through the executive council, issued such a statement might make it national, but the impact would be purely regional.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I understand the point, although I do not agree with that argument. Mr. Chairman, I think we need not spend any more time on this. At the appropriate time, I am prepared to move the amendment in the language which was proposed by the Parliamentary Secretary. You may wish me to do that now or at some other appropriate time.

Mr. Thacker: That has been appropriately translated as well, so that is another advantage for your committee.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): May I go on now to another proposed amendment?

The Chairman: Are you dealing with Bill C-19 or Bill C-18?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am still dealing with Bill C-19.

In the letter by the Parliamentary Secretary, there was discussion of the question of a link between economic deregulation and safety. Although the language of the letter varied from paragraph to paragraph, I think it is fair to say that the government is arguing that there is no link whatsoever between economic regulation of trucking and safety. It adduces evidence from what has happened in other jurisdictions.

I find it difficult to accept the notion that putting more trucking undertakings in business on the highway will not have some implications for highway safety. Of course, I cannot prove that; I can only make an estimate. I think, Mr. Chairman, that there is general concern about this whole area. Perhaps it is because of the prevailing uncertainty.

The review that is called for in clause 34 of Bill C-19 seems to anticipate the possibility that the review in the fourth year might reveal some reason or reasons for delaying, by proclamation, the introduction of the fitness test. I understand the purpose of that review. However, that review has a one-time function. I think what is required is something that goes beyond that.

Extra-provincial trucking undertakings are basically under federal jurisdiction. It seems to me, therefore, that Parliament ought not to impose duties on the executive Government of Canada and, then, on the appropriate authorities in the several provinces, without providing some mechanism for knowing what is going on, particularly in the area of safety.

[*Traduction*]

M. Thacker: En toute franchise, je ne le sais pas.

M. Mulder: Je suppose qu'il est utile d'ajouter le mot «national» puisque certaines politiques «publiques» ne pourraient s'appliquer qu'à une région du pays.

Par exemple, si pour une raison ou pour une autre, l'État de Washington voulait restreindre le camionnage entre son territoire et la Colombie-Britannique, le gouvernement pourrait autoriser la Commission provinciale des transports de la Colombie-Britannique à prendre des mesures de rétorsion entre les camions qui viendraient de l'État de Washington. Je suppose que si c'était le gouvernement du Canada qui allait prendre une telle décision, elle serait de portée nationale bien qu'elle n'aurait d'effet que dans une région donnée.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je comprends votre point de vue mais je ne peux accepter ce raisonnement. Monsieur le président, je ne pense pas que cette question mérite d'être débattue plus longuement. Le moment venu, je proposerai l'amendement tel que présenté par le secrétaire parlementaire. Voulez-vous que je le fasse tout de suite ou un peu plus tard?

M. Thacker: On en a fait également une traduction convenable et c'est un autre avantage pour votre comité.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Me permettez-vous maintenant de passer à un autre amendement?

Le président: Au sujet du projet de loi C-19 ou C-18?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'en suis toujours au projet de loi C-19.

Dans sa lettre, le secrétaire parlementaire, parle des rapports entre la déréglementation et la sécurité. S'il est vrai que le ton de la lettre varie d'un paragraphe à l'autre, on peut dire que d'une façon générale le gouvernement semble d'avis qu'il n'existe aucun lien entre la réglementation du camionnage et la sécurité. Il en prend pour preuve ce qui se passe dans les provinces.

J'ai de la difficulté à comprendre qu'un accroissement du nombre d'entreprises de camionnage n'affecterait pas d'une façon ou d'une autre la sécurité routière. Bien sûr, je n'ai pas de preuve, ce n'est qu'une supposition. Monsieur le président, je pense que cette question préoccupe bien des gens. Justement peut-être à cause de l'incertitude.

L'examen dont il est question à l'article 34 du projet de loi C-19 semble anticiper la possibilité que cet examen effectué la quatrième année puisse établir certains motifs de retarder, par proclamation, l'application du test d'aptitude. Je comprends l'objet de cet examen. Cependant, cet examen aura une fonction ponctuelle. Je pense qu'on devrait exiger un peu plus que cela.

Essentiellement, les entreprises de camionnage extra-provinciales relèvent de l'autorité fédérale. Il me semble donc que le Parlement ne peut imposer certaines tâches aux dirigeants du gouvernement du Canada et aussi aux autorités de certaines provinces, sans prévoir de mécanisme lui permettant de savoir ce qui se passe notamment en matière de sécurité.

[*Text*]

With that in mind, I have come up with wording which I will make available to the Parliamentary Secretary and his learned advisors. This would require a new heading called "*Annual Report*." It seems to me that it could come in after the present clause 17; in other words, after we have dealt with the various categories of carriers and before we go on to "*Offence and Punishment*." It would be under the general rubric of "*Annual Report*." It would be:

> 17.1(1) The Minister shall prepare for submission to Parliament an annual report on
>
> (a) the status of the National Safety Code with particular reference to its application and effectiveness, and
>
> (b) the number of accidents involving trucks engaged in extra-provincial trucking undertakings in the year in respect of which the report is made.
>
> (2) Every report prepared under subsection (1) shall be laid before each House of Parliament within six months after the year in respect of which it is made or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting."

Let me say a word or two about each of the parts of clause 17.1. As to the status of the National Safety Code and with particular reference to its application and effectiveness, this would require that, in the first two or three reports, Parliament be told through this annual report what progress was being made in putting the National Safety Code in place, not just on paper but on the highways. As to its effectiveness, what I have in mind is that perhaps five years or ten years from now it will be concluded that the National Safety Code needs to be amended, that in certain particulars it does not go far enough or in others it goes too far and that some remedial action is necessary.

We know that the government is planning a new regime with regard to railway safety. To parallel deregulation in that mode, I think it is highly desirable that there be not only the National Safety Code but that the government inform Parliament on a regular basis as to the application and effectiveness of the National Safety Code.

Paragraph (b) is simply a carry-over from the letter that the Parliamentary Secretary provided us this morning. I am not asking for the cause of the accidents in this regard. I think that this new clause would serve to remove a lot of uncertainty and it would meet the argument that we are delegating authority with regard to economic regulation yet not maintaining statistics on accidents. Some would argue that there is no connection at all; others would argue that there is, but for greater certainty let us get the statistics. It may be that the Parliamentary Secretary does not like the word "effectiveness" and can propose another word there. I am not moving this at this time, Mr. Chairman.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, Senator Stewart argued his case very persuasively and other senators supported him the last time I was here. As a result of that, I asked the officials to go through this in some detail to try to come up with an

[*Traduction*]

Dans cette optique, j'ai rédigé un libellé que je remettrai au Secrétaire parlementaire et à ses savants conseillers. Il faudrait ajouter une nouvelle rubrique intitulée «Rapport annuel». Je pense qu'on pourrait la situer après l'actuel article 17 autrement dit, après que nous aurons traité des différentes classes de transporteurs et avant d'en arriver à la section «Mesures de contrainte». Cette nouvelle section s'intitulerait «Rapport annuel». Il se lit comme suit:

> 17.1 (1) Chaque année, le Ministre soumettra au Parlement un rapport portant sur
>
> *a*) le Code national de sécurité notamment en ce qui concerne son application et son utilité, et
>
> *b*) le nombre d'accidents ayant mis en cause des camions exploités par des entreprises de camionnage extra-provinciales pendant l'année pour laquelle le rapport est rédigé.
>
> (2) Chaque rapport rédigé conformément au paragraphe (1) sera déposé devant chacune des Chambres du Parlement au plus tard six mois après la fin de l'année écoulée ou, si le Parlement ne siège pas, au cours des quinze premiers jours de la séance suivante du Parlement.»

Je vais maintenant vous fournir quelques explications au sujet du paragraphe 17(1). Pour ce qui est de l'application et de l'utilité du Code national de sécurité, il faudrait que le gouvernement soit informé dans les deux ou trois premiers rapports, ce qu'il en est de l'application, pratique, sur les routes, non seulement en théorie, du Code. En ce qui concerne son efficacité, je suppose que l'on pourra conclure dans cinq ou dix ans d'ici, que le Code doit être modifié, que sur certains points il exagère et qu'il ne va pas assez loin pour d'autres et qu'il y a lieu de mettre de l'ordre dans cela.

Nous savons que le gouvernement songe à établir de nouvelles normes en matière de sécurité ferroviaire. Dans le cadre de la déréglementation qui affecte ce secteur, je pense que l'application du Code national de sécurité ne suffira pas et qu'il serait fort souhaitable que le gouvernement informe régulièrement le Parlement de l'application et de l'utilité du Code.

L'alinéa (b) est simplement une reprise de la lettre que le secrétaire parlementaire nous a remise ce matin. Je ne demande pas que la cause des accidents soit indiquée. Je pense que cette nouvelle disposition dissiperait bien des incertitudes et répondrait à cette objection à savoir que nous déléguons notre autorité pour ce qui est de la réglementation mais que nous négligeons la statistique des accidents. Certains affirmeront qu'il n'y a aucun rapport entre les deux réalités, d'autres le contraire et, pour clarifier la situation, occupons-nous de la statistique. Peut-être que le secrétaire parlementaire n'aime pas le mot «utilité» et qu'il souhaite en proposer un autre. Je ne propose pas tout de suite l'adoption de cet amendement, monsieur le président.

M. Thacker: Monsieur le président, le sénateur Stewart se montre très persuasif et d'autres sénateurs ont approuvé son point de vue la dernière fois que je suis venu ici. J'ai donc demandé à nos juristes d'approfondir cette question en vue de

[*Text*]

amendment. I believe they have come up with an amendment that might well meet everyone's requirements. Perhaps I will read it into the record. This amendment would create a new section 35, referred to as "Annual Report". The new section 35(1) would read:

> After the expiration of each of the years 1988, 1989, 1990 and 1991, the Minister shall prepare the report referred to in subsection (2) and shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after he completes it.
>
> (2) the report of the Minister shall contain the following in respect of each year referred to in subsection (1):
>
> (a) The available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and
>
> (b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provincial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.

Senators will note that this proposed amendment includes buses and trucks and that it specifies 15 days rather than the six months. I believe, Senator Stewart, that that might well meet all of your requirements.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Well, it goes a long way towards meeting them. It meets them perfectly insofar as those four years are concerned. The review that is now prescribed in clause 35 is a review to see how the reverse onus test is working, with this question raised: Is it desirable to go forward to the fitness test? That review will take place relative to the years that you have mentioned in here, but I have something beyond that. The real strain, if there is one, is going to take place not under the reverse onus test but under the fitness test. It is for that period that I would like an annual review. I would like it for this period, too, but I think we ought to go beyond the year 1991 with regard to the safety code.

The safety code will presumably be in place in two years at the latest, and thereafter there will be relatively little to be said. It will be in place and we will be satisfied that it is working as well as can humanly be expected. But after that we are going to have the question of accidents when the fitness test is in place, and that does not seem to be covered by your proposed amendment.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I could be in error on this because we were rushing on that last day, but we had some debate about the matter and it is my recollection that when the review was done, the four-year review plus the federal and provincial ministers meeting on a continuing basis, it would be decided at that time whether there should be a continuing report as compared to an amendment that would forever

[*Traduction*]

rédiger un amendement. Je crois que le texte qu'ils ont rédigé pourrait satisfaire les préoccupations de chacun. Permettrez-moi de vous en donner lecture. Cet amendement impose la création d'un nouvel article, l'article 35, qui s'intitulerait «Rapport annuel». Le nouveau paragraphe 35(1) se lirait comme suit:

> (1) À la fin des années 1988, 1989, 1990 et 1991, le ministre établit le rapport prévu au paragraphe (2) et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.
>
> (2) Le rapport du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:
>
> a) les reseignements statistiques existants concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules automobiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de camionnnage;
>
> b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage.»

Les sénateurs noteront que l'amendement proposé inclut les autocars et les camions et qu'il fixe un délai de 15 jours et non de six mois. Je crois sénateur Stewart que cela devrait répondre à tous vos désirs.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui, vous avez en grande partie raison. Sûrement en ce qui concerne ces quatre années. L'objet de l'examen maintenant prévu à l'article 35 est de revoir comment la chance inversée de la preuve est appliquée et cette question se posera alors: Est-il souhaitable d'appliquer le text d'aptitude? Cet examen portera sur les années que vous avez mentionnées mais il y a autre chose. La question essentielle s'il y en a une, portera non pas sur la chance inversée de la preuve mais sur le test d'aptitude. C'est pour cette période-là que je voudrais qu'il y ait un examen annuel. Je le voudrais également pour l'autre période, mais je pense qu'il faut aller au delà de l'année 1991 en ce qui concerne le Code de sécurité.

On peut supposer que le Code de sécurité sera en vigueur d'ici deux ans au plus tard, il y aura bien peu de choses à ajouter par la suite. Nous aurons alors la conviction qu'il est respecté dans toute la mesure du possible. Mais après cela, il y aura la question des accidents quand le test sera en vigueur, et il ne semble pas en être question dans l'amendement que vous proposez.

M. Thacker: Monsieur le président, je peux me tromper parce que nous avons dû travailler tellement vite, mais nous avons examiné cette question. Pour autant que je sache, au moment où l'examen aura lieu, l'examen des quatre années sans compter les rencontres régulières des ministres fédéraux et provinciaux, il sera alors décidé s'il y a lieu de publier un rapport permanent par opposition à un amendement qui exigerait de recueillir des données officielles pour les soumettre au

[*Text*]

require officials to collect this data and submit it to Parliament, even though the information may be totally irrelevant.

My thinking is that we should have that looked at at that time. The officials may well decide to recommend to continue with these reports. I think senators would agree, however, that in certain cases we have reports issued and filed before Parliament that have really lost their relevance in terms of information and in terms of being important, yet officials have to take an enormous amount of their time and go through great public expense to put out these reports. That is the basis for my thinking. If you can convince me and if the committee can be convinced that it would be otherwise, I might consider it.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I certainly have no desire for an annual report that is useless. My problem here is the kind of problem that was mentioned, I believe, with regard to air safety. Very often the comment is made in small towns, which are blessed with having little or no criminal activity, "We do not need the police force and we should fire them, because they never have to arrest anybody." Of course, the mere fact that they are there may be the reason they are useless so far as arrests are concerned. I am much more interested in the number of accidents that will be reported after the end of the transition period. Once the safety code is in place, I assume that for a long period of time no extensive amendment to it will be necessary. Therefore, it would not take much time and would constitute a small paragraph in the annual report. I think it is desirable that we know what is happening in the area of extra-provincial trucking with respect to accidents.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think we have that point covered, and I wonder whether we should not just go with the amendment as it is drafted and translated. It is in the proper legal form. Certainly, it would get us to 1991, and, if it is an annual report that is worthwhile, I have no doubt that it will be continued.

Senator MacDonald (Halifax): I wonder whether Senator Stewart would accept the amendment as proposed with an inclusion in the report, as you have encouraged, of his particular point. We could simply make reference to Senator Stewart's views in the report.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Let us look at another possibility. Perhaps we do not need an annual report in perpetuity. The period I am chiefly concerned with is the two or three years immediately following the introduction of the fitness test. Could we add on a couple of years—1992, 93 and perhaps 94? By 1994, the two new regimes will have run through, and we will know the situation. If no annual report is necessary, it can be dropped at that point; if it is necessary, it can be reintroduced. Is that acceptable?

Mr. Thacker: Perfectly acceptable.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Then with that change, I would be happy to move the amendment that is before us at the appropriate time.

Mr. Chairman, I have one more proposal, and it is with regard to clause 34. The provision would require the tabling of

[*Traduction*]

Parlement même si cette information serait totalement sans objet.

Je crois que la question devrait être examinée à ce moment-là. Il se peut que les juristes proposent de maintenir ces rapports. Les sénateurs reconnaîtront je pense que certains rapports qui sont soumis au Parlement ont perdu toute leur actualité et leur importance, et pourtant les fonctionnaires ont dû consacrer beaucoup de temps et d'efforts aux frais des contribuables, à préparer ces rapports. C'est ce à quoi je pense. Si vous et les membres du Comité peuvent me convaincre que les choses ne se passeront pas ainsi, j'accepterai d'y réfléchir.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne veux surtout pas demander un rapport annuel qui soit inutile. Ce qui m'inquiète ici cependant c'est le genre de difficultés que l'on a mentionnées, je pense, au sujet de la sécurité aérienne. On entend très souvent affirmer que dans les petites villes où l'activité criminelle est à peu près absente, les citoyens peuvent fort bien se passer de policiers parce qu'ils n'ont rien à faire. Évidemment, leur seule présence explique l'absence d'activités criminelles. Ce que je voudrais connaître c'est le nombre d'accidents qui seront signalés à la fin de la période de transition. Une fois le Code de sécurité en vigueur, je suppose qu'il ne sera pas nécessaire de le modifier avant bien longtemps. Par conséquent, cela prendrait bien peu de temps et seulement quelques lignes dans le rapport annuel. Ce serait une bonne chose que nous sachions le nombre d'accidents mettant en cause des entreprises de camionnage extra-provinciales.

M. Thacker: Monsieur le président, je pense que cette question a été réglée et je me demande si nous ne devrions pas nous en tenir à l'amendement dans sa version actuelle et dans sa version traduite. Il a été rédigé en bonne et due forme. Assurément, il est valable jusqu'en 1991 et si le rapport annuel s'avère utile, il ne fait pas de doute qu'il sera maintenu.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je me demande si le sénateur Stewart accepterait la modification proposée et s'il consentirait à l'inclure dans le rapport, comme vous avez appuyé ce point particulier. Ce n'est pas qu'il ne soit pas compris dans l'amendement. Nous pourrions simplement faire allusion dans le rapport aux vues du sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Envisageons une autre possibilité. Nous n'avons peut-être pas besoin sans fin d'un rapport annuel. La période qui me concerne plus particulièrement est celle des deux ou trois années qui suivent immédiatement l'introduction du test. Pourrions-nous ajouter une ou deux autres années—1992 et 1993, et peut-être même 1994. D'ici 1994, les deux régimes auront été essayés et nous connaîtrons les résultats. Si le rapport annuel n'est pas nécessaire, on pourra le supprimer et s'il l'est, on pourra le réintroduire. Cette solution est-elle acceptable?

M. Thacker: Tout à fait.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Dans ces conditions, je serai heureux de proposer cette modification en temps voulu.

Monsieur le président, j'ai une autre proposition à faire au sujet de l'article 34. Cette disposition exigerait le dépôt d'un

[*Text*]

the report, which is to be made according to the bill as it now stands, under clause 34(2). It would read as follows:

> "(2.1) After the completion of the review referred to in subsection (2), the Minister shall cause a copy of a report of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report has been prepared."

Mr. Thacker: There is no problem there.

The Chairman: May I have a copy of the proposal, please?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes.

Mr. Thacker: I can assure the committee that we have no objection in principle. It is just a question of whether there is some timing mechanism involved.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am flexible on the timing.

Mr. Thacker: Our legal counsel suggests the word "completed", rather than "prepared." Is there some reason you used the word "prepared?"

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No. "Completed" is fine.

Mr. Thacker: Our counsel would prefer "completed" and would ask senators to consider it.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is fine as far as I am concerned. Those are my proposals with regard to Bill C-19.

The Chairman: Shall we proceed with the clause-by-clause study of Bill C-18 now?

Senator Macdonald (Cape Breton): Perhaps we should get Bill C-19 out of the way while we are at it.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, may I be excused from about 11.30 for about half an hour. I have a longstanding medical appointment of a personal nature. I could be back, I am quite sure, by one o'clock. On that basis, it may be more appropriate to carry on with Bill C-19, because you could finish with it, and we could start with Bill C-18 when we return. I would certainly like to be here.

The Chairman: If members of the committee have a copy of the agenda, we will follow it.

Shall clause 1, the title, be postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Carried.

Senator Doody: I move that clauses 2 to 7 carry.

Hon. Senators: Carried.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): On clause 8, I move the amendment to which we agreed.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, that amendment would be worded as follows:

[*Traduction*]

rapport qui doit être produit en vertu du paragraphe 34(2) du projet de loi actuel. Cette disposition se lirait comme il suit:

> «(2.1) Le ministre fait déposer un rapport de l'examen prévu au paragraphe (2) devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'achèvement du rapport».

M. Thacker: Cela ne soulève aucune difficulté.

Le président: Puis-je avoir une copie de votre proposition, s'il vous plaît.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui.

M. Thacker: Je tiens à assurer au Comité que nous n'avons aucune objection de principe. Nous tenons simplement à savoir s'il y a certains délais à considérer.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je suis souple sur ce point.

M. Thacker: Notre conseiller juridique nous suggère de remplacer en anglais le mot «prepared» par «completed». Y a-t-il une raison pour le choix du mot «prepared»?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non. «Completed» est très bien.

M. Thacker: Notre conseiller juridique préférerait le mot «completed» et demande l'avis des sénateurs.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je n'y vois, pour ma part, aucune objection. Telles étaient les propositions que j'avais à faire au sujet du projet de loi C-19.

Le président: Pouvons-nous alors poursuivre l'étude article par article du projet de loi C-18?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Il conviendrait peut-être d'en finir avec le projet de loi C-19, une fois que nous y sommes.

M. Thacker: Monsieur le président, pourriez-vous m'excuser à 11 h 30, car je dois m'absenter pour une demi-heure environ. J'ai depuis longtemps rendez-vous avec le médecin. Je suis sûr de pouvoir être de retour à 13 heures. Aussi, peut-être convient-il de poursuivre l'étude du projet de loi C-19, car vous pourrez durant ce temps en finir avec ce projet et amorcer l'étude du projet C-18 quand nous reviendrons. J'aimerais bien être présent.

Le président: Si les membres du Comité ont une copie de l'ordre du jour, nous allons le suivre.

Pouvons-nous réserver le titre à l'article 1?

Des voix: D'accord.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le sénateur Doody: Je propose que les articles 2 à 7 soient adoptés.

Des voix: Adoptés.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Au sujet de l'article 8, je propose la modification dont nous avons convenu.

M. Thacker: Monsieur le président, cette modification s'énoncerait comme il suit:

[*Text*]

Moved by Senator Stewart

That clause 8 of Bill C-19 be amended by striking out lines 16 to 19 on page 5 and substituting the following:

"(*b*) have regard to any statement of public transportation policy issued by the Governor in Council after consultation by the Minister with the government of each.."

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, that is correct.

The Chairman: Honourable senators, is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Amendment carried.

Clause 9?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 10?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 11?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 12?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 13?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 14?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 15?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 16?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Clause 17?

Hon. Senators: Carried.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): May I ask, Mr. Chairman, at what point the government is proposing that the new clause on an annual report be inserted. Is it at the very end of the bill?

Mr. Thacker: Yes, clause 35, sir.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): In that case, I think we can advance through clause 33 to clause 34.

The Chairman: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The next place where we have an amendment is clause 34.

Senator Doody: Are clauses 17 to 33 carried, Mr. Chairman?

The Chairman: What about the amendment to the French version of clause 33?

. . . Que la version anglaise de l'article 33 du projet de loi C-19, (ligne 43, page 13) soit modifiée en retranchant le mot «and», et en le remplaçant par le mot «or».

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart propose:

Que l'article 8 du projet de loi C-19 soit modifié, en remplaçant les lignes 13 à 16 à la page 5 par ce qui suit:

«*b*) tenir compte des déclarations relatives à la politique des transports effectuées par le gouverneur en conseil après consultation, par le ministre, du gouvernement de chacune des . . .»

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui, c'est bien cela.

Le président: Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: L'amendement est adopté.

Article 9?

Des voix: Adopté.

Le président: Article 10?

Des voix: Adopté.

Le président: Article 11?

Des voix: Adopté.

Le président: Article 12?

Des voix: Adopté.

Le président: Article 13?

Des voix: Adopté.

Le président: Article 14?

Des voix: Adopté.

Le président: Article 15?

Des voix: Adopté.

Le président: Article 16?

Des voix: Adopté.

Le président: Article 17?

Des voix: Adopté.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Puis-je demander, monsieur le président, où le gouvernement se propose d'insérer cette nouvelle disposition portant sur le rapport annuel. À la fin du projet de loi?

M. Thacker: Oui, à l'article 35, monsieur.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Dans ce cas, nous pouvons, je crois, procéder avec l'article 33 jusqu'à l'article 34.

Le président: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): L'article 34 est la prochaine disposition qu'on propose d'amender.

Le sénateur Doody: Les articles 17 à 33 sont adoptés, monsieur le président.

Le président: Et la modification à la version française de l'article 33?

That the English version of clause 33 of Bill C-19 (line 43, page 13) be amended by striking out the word "and" and substituting for it the word "or".

[*Text*]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would ask our legal counsel to explain the problem with that.

Mr. Jacques Pigeon, Legal Counsel, Department of Justice: Mr. Chairman, the reason the word "and" was utilized is that after the expression "the later of", which is found in the preceding line, we usually say:

. . . the later of (a) and (b) . . .

and not

. . . the later of (a) or (b) . . .

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination: Mr. Chairman, let me make it clear to honourable senators that what the justice lawyers are saying is that the way it is now drafted is legally correct and that to do otherwise might cause problems.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Certainly, Mr. Chairman, in ordinary English, what counsel has said is persuasive.

The Chairman: But in the English text, you have:

. . . on the later of the day on . . .

and then you have "and" after that. In French, you do not have the equivalent to:

. . . on the later of the day on . . .

and this does not appear in the french text. This is why we suggested the "or" instead of the "and".

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I am talking only about the English text. It seems to me that the English text accomplishes the purpose which the Senate would have in mind.

Mr. Pigeon: In the French version, the use of the word "ou" in line 39, I believe, brings us to the same result. It is using a different method, but the meaning is the same in both versions, as I understand it.

The Chairman: If clause 33, then, is to be carried without amendment, shall clauses 17 to 33 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Then clause 34.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I will then move the amendment on which we agreed.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, perhaps I could just interrupt. Again on review, counsel has stated that the word «prepared» at the end could remain as it is because the clause reads:

After the completion of the review . . .

Therefore, the review must be completed, and the way in which Senator Stewart has introduced the amendment is acceptable to our legal staff.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Very well, then, let me read it as I originally had it:

(2.1) After the completion of the review referred to in subsection (2), the Minister shall cause a copy of a report

[*Traduction*]

M. Thacker: Monsieur le président, je vais demander à notre conseiller juridique de nous expliquer quelle est ici la difficulté.

M. Jacques Pigeon, conseiller juridique, ministère de la Justice: Monsieur le président, si nous avions employé le mot «and», c'est qu'après l'expression «the later of» que l'on trouve à la ligne précédente, on dit habituellement:

. . . the later of (a) and (b) . . .

et non pas

. . . the later of (a) or (b) . . .

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, politique et coordination: Monsieur le président, je préciserai à l'intention des honorables sénateurs, que les conseillers juridiques estiment que le libellé actuel est légalement correct; tout changement créerait des problèmes.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): A coup sûr, monsieur le président, en langue anglaise ordinaire, ce que dit le conseiller juridique est fort sensé.

Le président: Mais on lit dans le texte anglais:

. . . on the later of the day on . . .

puis on lit ensuite «and». Il n'y a pas, en fraçais, d'équivalent à l'expression:

. . . on the later of the day on . . .

qui ne figure pas dans la version française. C'est pourquoi nous avons suggéré d'utiliser «or» plutôt que «and».

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je ne parle ici que de la version anglaise. Il me semble que cette version correspond bien à l'intention du Sénat.

M. Pigeon: Dans la version française, l'emploi du mot «ou» à la ligne 39, je crois, nous donne le même résultat. La méthode d'expression est différente, mais le sens est le même dans les deux versions, en autant que je sache.

Le président: Si l'article 33 est adopté sans modification, les articles 17 à 33 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Article 34.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je propose ici l'amendement dont nous avons convenu.

M. Mulder: Monsieur le président, permettez-moi un mot. Ici encore, lors de la révision, le conseiller juridique a déclaré que le mot «prepared» pouvait, en fin de compte, demeurer dans le texte, parce que l'article précise bien ceci:

«After the completion of the review».

L'examen doit donc être terminé et la façon dont le sénateur Stewart a présenté son amendement est jugée recevable par notre personnel juridique.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Très bien; laissez-moi alors vous le lire comme je l'avais rédigée tout d'abord:

(2.1) Le ministre fait déposer un rapport de l'examen prévu au paragraphe (2) devant chaque chambre du Par-

[*Text*]

of the review to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the report has been prepared.

Does that meet with your approval?

Mr. Thacker: Yes, that is correct, upon reconsideration.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Very well, then, Mr. Chairman, I move that amendment.

The Chairman: Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I did not prepare a French translation of that amendment, because, as an English-speaking member of the Senate, I understand that I can move a motion in either language and the Senate staff will see that an appropriate French text is provided.

The Chairman: Is clause 34, then, carried as amended?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, then with respect to clause 35, I would move that Bill C-19 be amended by adding thereto, after line 35, page 14, of the following clause—

Mr. Thacker: Senator, if I might just interrupt you, our legal counsel is working out a wording here.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes.

Mr. Thacker: They were hoping to come up with a wording that would provide the years inclusive, but they now tell us that we should list each year specifically. So if you would care to read that amendment and just add the years 1991, 1992, and . . .

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Under the heading "Annual Report" it will state:

35. (1) After the expiration of each of the years 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 . . .

Should we go to 1993?

Mr. Thacker: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough):

. . . and 1993, the Minister shall prepare the report referred to in subsection (2) and shall cause a copy of the report to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days that that House is sitting after he completes it.

(2) The report of the Minister shall contain the following in respect of each year referred to in subsection (1):

a) the available statistical information respecting trends of highway accidents in Canada involving motor vehicles operated by extra-provincial bus undertakings and extra-provincial truck undertakings; and

b) a progress report on the implementation of rules and standards respecting the safe operation of extra-provin-

[*Traduction*]

lement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'achèvement du rapport.

Approuvez-vous cette version?

M. Thacker: Oui, à tout considérer, c'est très bien.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Très bien, monsieur le président, je propose cet amendement.

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je n'ai pas rédigé de version française de cette modification parce que, en tant que sénateur d'expression anglaise, je puis, à mon choix, présenter la modification dans l'une ou l'autre des langues officielles et le personnel du Sénat verra à faire traduire ce texte.

Le président: L'article 34 modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, au sujet de l'article 35, je propose que le projet de loi C-19 soit modifié en ajoutant, après la ligne 27, page 14, la disposition suivante . . .

M. Thacker: Sénateur, permettez-moi de vous interrompre, mais notre conseiller juridique est en train de rédiger un texte.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui.

M. Thacker: On espérait trouver un libellé qui comprendrait toutes les années, mais nous venons d'apprendre qu'il faut les énoncer l'une après l'autre. Donc, si vous voulez bien lire cette modification et y ajouter simplement les années 1991, 1992, et . . .

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Sous le titre «Rapport annuel» il sera stipulé:

35.(1) A la fin des années 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 . . .

Devrions-nous ajouter 1993?

M. Thacker: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough):

. . . et 1993, le ministre établit le rapport prévu au paragraphe (2) et le fait déposer devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son achèvement.

(2) Le rapport du ministre contient ce qui suit pour l'année visée:

a) les renseignements statistiques existants concernant les tendances en matière d'accidents routiers au Canada où sont impliqués des véhicules autombiles exploités par des entreprises extra-provinciales de transport par autocar et par des entreprises extra-provinciales de camionnage;

b) un rapport d'étape sur la mise en œuvre des règles et normes concernant la sécurité d'exploitation des entre-

[*Text*]

cial bus undertakings and of extra-provincial truck undertakings.

The Chairman: Is there any comment to add on this?

Mr. Thacker: That is quite acceptable, Mr. Chairman.

The Chairman: So the amendment to clause 35 is carried?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Carried.

Hon. Senators: Carried.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Now we go back to adopt the title.

Senator Doody: I have three or four suggested changes here in front of me—I guess everyone has. Have they all been dealt with, namely, French language corrections or English language corrections? I want to make sure, because, if they have to be done, they should be done here rather than in the chamber. I do not want them to surface at a later time. We are all finished with them, are we?

The Chairman: We are finished with Bill C-19, yes.

Senator Doody: All right.

The Chairman: Should clause 1 be carried?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall the title carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: We will now deal with Bill C-18.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Before we go on to Bill C-18, I want to make a footnote. I think it is important that in Senate committees we always do what we have just now done, namely, march through and adopt the clauses. There is this notion that if a pre-study is done, we can slide through our obligations with regard to adopting clauses. That is bad practice, because, technically speaking, until such time as a draft has been read a third time, there is no such thing as a bill—a request from the Senate to the Crown; there is only a proposed bill. What the committee does at this point is to establish a Senate text of the proposed bill. This is an essential process in the creation of the Senate's bill.

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, do you need a motion that the bill be reported as amended?

The Chairman: Yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): I move that the bill be reported as amended.

The Chairman: Does the motion carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Carried.

We will now go on with Bill C-18.

Senator Macdonald (Cape Breton): Does Mr. Thacker wish to leave? Mr. Chairman, I think Mr. Thacker mentioned that

[*Traduction*]

prises extra-provinciales de transport par autocar et des entreprises extra-provinciales de camionnage.»

Le président: Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter?

M. Thacker: C'est tout à fait acceptable, monsieur le président.

Le président: De sorte que l'amendement objet de l'article 35 est adopté?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Adopté.

Des voix: Adopté.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous revenons maintenant au titre du projet de loi.

Le sénateur Doody: Nous avons devant nous trois ou quatre modifications qui nous sont suggérées. Ont-elles toutes été étudiées, particulièrement les corrections apportées aux versions française et anglaise? Je veux m'en assurer, car si elles ne l'ont pas été, elles devraient l'être, ici plutôt qu'en Chambre. Je ne veux pas qu'on nous les signale plus tard. Nous en avons bien fini avec ces corrections, n'est-ce pas?

Le président: Nous en avons fini avec le projet de loi C-19, en effet.

Le sénateur Doody: Très bien.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Nous allons maintenant passer au projet de loi C-18.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais auparavant, je voudrais faire une remarque. Il importe je crois, dans toutes les séances du Comité, de faire ce que nous venons juste de faire, c'est-à-dire d'éplucher le projet de loi et de l'adopter article par article. On a toujours l'impression que si on en a fait une étude à l'avance, on peut passer un peu rapidement sur l'obligation d'adopter les articles un à un. Cette pratique est mauvaise parce que, d'un point de vue purement technique, tant que le texte n'a pas été lu pour la troisième fois, il n'y a encore aucune loi ni aucune requête du Sénat à la Couronne, il n'y a qu'un simple projet de loi. Ce que fait le Comité c'est d'établir, en fait, le texte du projet de loi par le Sénat. C'est un processus essentiel à l'apport législatif du Sénat.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, faut-il proposer une motion proposant qu'on fasse rapport de ce projet de loi avec amendement?

Le président: Oui, allez-y.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je propose qu'il soit fait rapport de ce projet de loi avec amendement.

Le président: Quelqu'un appuie-t-il cette motion?

Des voix: Oui.

Le président: Adoptée.

Passons maintenant à l'étude du projet de loi C-18.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): M. Thacker ne veut-il pas partir? Monsieur le président, M. Thacker a dit, je crois,

[*Text*]

he would like to leave here at 11.30. If that clock is correct, it is 11.30 now.

Mr. Thacker: Thank you, senator.

The Chairman: May I suggest that we adjourn now and come back at 1.30 p.m.?

The committee adjourned until 1.30 p.m.

At 1.30 p.m. the committee resumed.

The Chairman: Honourable senators, we will now deal with Bill C-18.

Senator Bosa: Mr. Chairman, the parliamentary secretary sent us a letter today which stated that the government was prepared to accept an amendment inserting, under the criteria for membership in the agency, that a person who becomes a member of the agency should be a Canadian citizen. Where do you propose to put that amendment?

Mr. Thacker: We are proposing, Mr. Chairman, that clause 6 of Bill C-18 be amended by striking out lines 39 and 40 on page 4 and lines 1 and 2 on page 5 and substituting the following:

> "tion 8, of not more than nine members appointed by the Governor in Council, each of whom must, on appointment or re-appointment and while serving as member, be a Canadian citizen or permanent resident within the meaning of the *Immigration Act, 1976* and among whom there must be at least one representative from each region of Canada."

I believe you have a copy in front of you.

We have six other amendments that your committee had recommended in terms of the French language that have been negotiated between our officials.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): May I ask, Mr. Chairman, about the provision with regard to a permanent resident—in other words, what in the United States would be called a "resident alien?" It could, conceivably, pushing it to the extreme, have a board of which a majority were resident aliens. That is not likely to happen, but conceivably it could under this wording.

Mr. Thacker: My recollection is that a permanent resident is someone who has applied for Canadian citizenship and who is a landed immigrant. It is just a matter of the expiration of time before he or she is ratified.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is my understanding. That is one of the groups of people who in the United States would be called "resident aliens"—they have landed.

Mr. Thacker: I do not know whether there are some other categories in the U.S.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I think there may well be others included under that term. There are people who come into Canada or into the United States as permanent residents, primarily not to become citizens but so as to be able to accept gainful employment in those two countries. I think

[*Traduction*]

qu'il voulait s'absenter à 11 h 30. Si j'ai l'heure juste, il est 11 h 30.

M. Thacker: Merci, sénateur.

Le président: Je suggère de lever la séance maintenant pour reprendre nos travaux à 13 heures.

La séance est levée jusqu'à 13 h 30.

A 13 h 30, le Comité reprend ses travaux.

Le président: Honorables sénateurs, nous allons maintenant aborder le projet de loi C-18.

Le sénateur Bosa: Monsieur le président, le secrétaire parlementaire nous a fait parvenir une lettre aujourd'hui dans laquelle il indique que le gouvernement est prêt à accepter la modification des critères de sélection des membres de l'Office afin de rendre la citoyenneté canadienne obligatoire. Où proposez-vous que nous insérions cette modification?

M. Thacker: Nous proposons, monsieur le président, que l'article 6 du projet de loi C-18 soit modifié par l'adjonction, après la ligne 33, page 4, de ce qui suit:

> «Tout membre doit être et demeurer citoyen canadien ou résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration de 1976*.»

Je crois que vous en avez une copie devant vous.

Nous avons six autres modifications que votre Comité a recommandé d'apporter à la version française et dont nos représentants ont discuter le texte.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Puis-je me permettre, monsieur le président, de demander des précisions au sujet de ce qu'on entend par «résident permanent», en d'autres termes, ce qui, aux États-Unis, serait considéré comme un «étranger résident»? A la limite, nous pourrions nous retrouver avec un Office majoritairement majorité d'étrangers résidents. C'est improbable, mais c'est quand même concevable, compte tenu du libellé actuel.

M. Thacker: Si je ne m'abuse, un résident permanent est quelqu'un qui a présenté une demande de citoyenneté canadienne et qui est immigrant reçu. Il n'a plus qu'à attendre l'expiration du délai prévu pour obtenir officiellement sa citoyenneté.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est aussi ce que je crois. Ce sont en fait les mêmes personnes qui, aux États-Unis, seraient appelées «étrangers-résidents».

M. Thacker: Je ne sais pas s'il existe d'autres catégories que celle-là aux É.-U.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pour ma part, je crois que cette expression pourrait très bien englober d'autres genres de résidents. Bien des immigrants viennent au Canada et aux États-Unis non pour obtenir leur citoyenneté, mais plutôt pour accepter un emploi rémunéré. Je pense que

[*Text*]

this has been drafted on the assumption that every permanent resident does, indeed, intend to become a Canadian citizen, whereas it may well be that some people come to Canada, for example, because of the oil industry, and live in Calgary but really do not intend to become Canadian citizens. I am thinking, for example, of the present President of Amoco Canada Limited; I assume it is not his intention to become a Canadian citizen.

Mr. Thacker: He may well be here under a different type of visa. He could be here under a working visa or a visitor's visa.

"Permanent resident" has a definite meaning within our Immigration Act. The person has applied to become a Canadian citizen. He or she has met all of the criteria and the only thing left is the passage of three years.

The other information I would pass on to you is that our officials tell us that, within the wording of our new Charter of Rights and Freedoms, they feel obliged to put in the words "permanent resident" to comply with that as well.

Senator Bosa: I beg to disagree with the parliamentary secretary. "Permanent resident" does not mean that the person has applied for Canadian citizenship. I think the parliamentary secretary was right in the first instance, when he said that a permanent resident is a person who has received landed immigrant status, but he or she does not necessarily have to have applied for Canadian citizenship.

It seems to me that there is an anomaly here. The difference between a Canadian citizen and a permanent resident is that, while a permanent resident has all the rights and obligations of a Canadian citizen, a permanent resident does not have the right to vote and, consequently, that is a major distinction. I think that "permanent resident" ought not to be one of the criteria for appointing members to the board.

Mr. Thacker: I wonder, Mr. Chairman, if we could adjourn this clause for an hour and we will try to get more information.

I must say, with great respect, my recollection of other bills that we have dealt with in the Department of Justice, is that we always insert that permanent resident clause. We were always given the Charter of Rights and Freedoms as the reason for doing this. It has complicated things. Perhaps we could bring an expert over to elaborate on that further for us.

The Chairman: Is it agreed that this clause be stood until later on this day?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We will now go to clause 2. Does clause 2 carry?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): There are two points, Mr. Chairman, of a general nature that I want to bring up. It will not take long. I am prepared to bring them out on clause 2, if we are passing over clause 1.

[*Traduction*]

cette disposition a été formulée en partant de l'hypothèse que chaque résident permanent a effectivement l'intention d'obtenir sa citoyenneté, alors qu'il peut très bien y avoir des gens qui viennent au Canada—par exemple, ceux qui travaillent dans l'industrie pétrolière et vivent à Calgary—sans aucune intention de demander leur citoyenneté. Prenez, par exemple, l'actuel président d'Amoco Canada Limited. Je doute qu'il ait l'intention de devenir citoyen canadien.

M. Thacker: Il peut très bien être ici en vertu d'un autre type de visa. Il se peut, par exemple, qu'il ait un permis de travail ou un visa de touriste.

L'expression «résident permanent» a un sens précis en vertu de la Loi sur l'immigration. La personne ayant ce statut a présenté une demande de citoyenneté canadienne. Elle satisfait à tous les critères et il ne lui reste qu'à attendre trois ans avant de devenir officiellement canadien.

Je vous dirai en outre que, selon nos représentants, les rédacteurs de la nouvelle Charte des droits et libertés se sont également sentis obligés d'utiliser l'expression «résident permanent» pour se conformer à cela.

Le sénateur Bosa: Je regrette d'être en désaccord avec le secrétaire parlementaire, mais l'expression «résident permanent» ne veut pas dire que l'intéressé à présenté une demande de citoyenneté canadienne. Comme l'a lui-même indiqué le secrétaire parlementaire, un résident permanent est effectivement une personne qui a reçu le statut d'immigrant reçu, mais elle n'est pas nécessairement tenu d'avoir présenté une demande de citoyenneté canadienne.

Il me semble qu'il y a une anomalie ici. La différence entre un citoyen canadien et un résident permanent réside dans le droit de vote. En effet, si un résident permanent a les mêmes droits et obligations qu'un citoyen canadien, il n'a, par contre, pas le droit de vote. C'est là une différence majeure. Je pense que le statut de «résident permanent» ne devrait pas servir de critère pour choisir les membres de l'Office.

M. Thacker: Serait-il possible, monsieur le président, de suspendre l'étude de cette modification pour une heure afin que je puisse me renseigner.

Je dois dire, avec tout le respect que je vous dois, que dans tous les autres projets de loi pour lesquels nous avons consulté le ministère de la Justice, nous avons toujours inséré cet article concernant le statut de résident permanent. On nous a toujours donné pour raison, la Charte des droits et libertés. Cela complique les choses. Peut-être pourrions-nous demander à un spécialiste de venir nous donner des précisions à ce sujet.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que l'étude de cet article soit remise à un peu plus tard aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons maintenant passer à l'article 2. L'article 2 est-il adopté?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, j'aimerais soulever deux points de nature générale. Je vais être bref. Je pourrais peut-être les aborder dès maintenant, étant donné que nous avons passé outre à l'article 1.

[*Text*]

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

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

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

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

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

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

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

[*Traduction*]

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

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

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

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

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

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

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

[*Text*]

Clearly, therefore, it is a common carrier within the meaning of section 261 of the Railway Act.

In addition, I have spoken to a number of shippers in Canada, most notably an explosives manufacturer who ships explosives via the Quebec North Shore and Labrador Railway to the Wabush mine. That freight would have to go up the Quebec North Shore, interchange with the Wabush and be hauled on to the Wabush mine. I found out that until 1986 there was no highway access to Wabush, Schefferville or Carol Lake. The only access was via that railway. As a result, all of the commodities flowing north to the Wabush mine would have to be carried under a common carrier obligation.

I can distribute copies of that correspondence if senators are interested.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I think that summary is adequate. As far as I am concerned, Mr. Chairman, that is all I want to say or to have said on that topic, unless someone wishes to volunteer something.

The Chairman: Does clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We shall now proceed to clause 3. It has an amendment to the French text at page 2, lines 1 to 10. I move that this clause be amended by striking out line 26, page 1 and lines 1 to 10, page 2 and substituting the following:

> " . . . et efficaces, utilisant plus efficacement et économiquement tous les modes de transports existants, est essentielle à la satisfaction des besoins croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs sont plus vraisemblablement réalisables lorsque tous les transporteurs sont en situation de concurrence tant à l'intérieur de leurs modes respectifs que parmi les divers autres modes de transports, à condition que, compte . . . "

I move this amendment.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, might I indicate, in speaking to your amendment, that we were not prepared to accept it, and that is, we believe, for some valid reasons. I would ask Mr. Archambault from the department to explain to you our problems. I may say, Mr. Chairman, that there have been a number of amendments that the Senate has made which have been quite acceptable and we have a list of them, so it is not as though we are rejecting everything that has been proposed in this committee.

Mr. Robert Archambault, Department of Transport: Mr. Chairman, this particular amendment involves a rewriting of the French text that would introduce terminology that is more vague than that contained in the English version. It also involves rewriting a couple of parts with a language that is more loose than what we had originally drafted. While it is for the most part a style amendment, there would be one omission to add to this motion to make it acceptable and one correction

[*Traduction*]

transporteur public au sens de l'article 261 de la Loi sur les chemins de fer.

En outre, j'ai parlé à un certain nombre d'expéditeurs au Canada, dont un fabricant d'explosifs qui a recours aux services de la compagnie Quebec North Shore and Labrador pour expédier ses marchandises vers la mine de Wabush. Les explosifs en question doivent d'abord être transportés sur la Côte nord puis être mis sur le train en direction de Wabush. J'ai découvert que jusqu'en 1986, aucune autoroute ne se rendait à Wabush, Schefferville ou Carol Lake. La seule liaison existante est le chemin de fer. Par conséquent, toutes les marchandises qui doivent être expédiées au nord vers la mine de Wabush doivent être transportées par un transporteur public.

Je peux vous distribuer des copies de ces lettres, si vous êtes intéressés.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je pense que ce résumé suffit. En ce qui concerne, monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire sur ce sujet, à moins que quelqu'un d'autre n'ait des précisions à ajouter.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons maintenant passer à l'article 3. Il s'agit d'une modification à la version française, à la page 2, les lignes 1 à 10. Je propose que cet article soit modifié par substitution de la ligne 26, page 1, et des lignes 1 à 10, page 2, de ce qui suit :

> « . . . et efficaces, utilisant plus efficacement et économiquement tous les modes de transports existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs tout comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions, d'autre part, ces objectifs sont plus vraisemblablement réalisables lorsque tous les transporteurs sont en situation de concurrence tant à l'intérieur de leurs modes respectifs que parmi les divers autres modes de transports, à condition que, compte . . .»

Je propose que cette modification soit adoptée.

M. Thacker: Monsieur le président, puis-je me permettre de vous souligner que nous ne sommes pas prêts à accepter cette modification, et ce, pour des raisons qui nous semblent tout à fait valables. Je vais demander à M. Archambault de notre ministère de vous expliquer nos réticences. Je vous ferai remarquer, monsieur le président, qu'un certain nombre de modifications proposées par le Sénat nous sont apparues très acceptables et nous en avons pris note. Donc, ce n'est pas comme si nous rejetions en bloc tout ce qui a été proposé par votre Comité.

M. Robert Archambault, ministère des Transports: Monsieur le président, la modification en question exigerait une reformulation de la version française dans des termes plus vagues que ceux de la version anglaise. Elle exigerait également la reformulation de certaines parties dans un langage plus imprécis que la version initiale. Même s'il s'agit essentiellement d'une question de style, il faudrait rétablir une omission dans cette motion pour la rendre acceptable et corriger une

[*Text*]

involving a word that is wrongly spelled, which effects an improper reference in the text.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we have reached that stalemate. I know that you feel strongly about the wording you have proposed. On the other hand, the officials who have drafted these documents and who are drafting our new revised statutes of Canada in a more modern fashion—and I do not say "modern" in a deprecating sense of the old word—have come up with a new style of writing for the English and French versions which flows throughout all of our federal statutes. If we, as elected people, begin to change individual statutes to a different style, then I can see where problems could be caused. If there is similar wording in the other statutes and the courts interpret them one way, and if suddenly this bill arrives with a different framing although essentially the same substance, the courts may well interpret that to mean that Parliament has changed the wording and therefore means something different. To that extent, I think that we would be introducing uncertainty. I would ask that honourable senators vote against the motion.

The Chairman: By way of further comment, I wish to draw senators' attention to the French text of the bill. After the word "voyageur" there appears "en matière de transport." This is superfluous; this is not translating from the English. I do not know if this addition does anything, but I think it is poor French. Then there appear the words "most likely to be achieved", which is translated: "Ces objectifs ont plus de chances."

Je crois que ce que nous suggérons dans l'amendement: les objectifs sont plus vraisemblablement réalisables. Je crois que cela traduit beaucoup mieux un objectif que de dire «les objectifs ont des chances».

Le sénateur Le Moyne: Monsieur le président, «ont des chances» c'est très vague. C'est «sloppy».

Le président: Je crois que ce que l'on propose donne plus de clarté au projet de loi et ne change pas le texte du tout, mais c'est du meilleur français.

Le sénateur Le Moyne: C'est du meilleur français.

Le président: C'est la seule idée que j'avais en tête.

Are there any further comments on this amendment?

Senator Doody: Somebody more knowledgeable in French than I would have to comment on whether or not this is better French. Is there, indeed, substance in that and does it change the intent of the act?

The Chairman: I think that we should look at perfecting the version, be it the French or the English.

Senator Doody: Yes, the esthetics are important, but the meaning of the act itself is important as well. I wish I could add more, Mr. Chairman, but unfortunately I cannot. I am still working on English.

The Chairman: Does the amendment carry?

Senator Macdonald (Cape Breton): No; I do not understand what we are voting on.

[*Traduction*]

erreur d'épellation qui donne lieu à un renvoi incorrect dans le texte.

M. Thacker: Monsieur le président, nous en sommes arrivés à cette impasse. Je sais que vous tenez beaucoup à la formulation que vous avez proposée. Par contre, ceux qui ont rédigé ces documents et qui sont en train de revoir toutes nos lois pour les reformuler dans un style plus moderne—et je ne dis pas cela dans un sens péjoratif—utilisent un nouveau style d'écriture, pour les versions anglaises et françaises, qui va désormais être commun à toutes nos lois fédérales. Si nous, à titre de représentants élus, commençons à modifier chaque loi en lui donnant un style différent, nous allons vite nous retrouver avec des problèmes. S'il existe une formulation semblable dans les autres lois et que les tribunaux l'interprètent d'une façon et, si soudainement nous arrivons avec un projet de loi qui, tout en traitant essentiellement de la même matière, est formulé d'une autre façon, les tribunaux pourront très bien avoir l'impression que si le Parlement a changé sa formulation, c'est qu'il voulait dire autre chose. Nous ne ferions alors que confondre tout le monde. J'inviterais donc les honorables sénateurs à voter contre la motion.

Le président: Comme autre commentaire, j'aimerais attirer l'attention des sénateurs sur la version française du projet de loi. Après le mot «voyageur», on a ajouté «en matière de transport». Cette précision est redondante et ne figure pas dans la version anglaise. J'ignore si elle ajoute quoi que ce soit au texte, mais je crois qu'elle n'est pas très idiomatique en français. Ensuite, on trouve l'expression «most likely to be achieved» qui est traduite par: «Ces objectifs ont plus de chances».

I think what we are suggesting in the amendment, «les objectifs sont plus vraisemblablement réalisables», expresses the idea much better than to say «les objectifs ont des chances».

Senator Le Moyne: Mr. Chairman, «ont des chances» is very vague. It's sloppy.

The Chairman: I think our proposal makes the *wording of* the Bill clearer. The meaning isn't changed at all, but the French is improved.

Senator Le Moyne: Yes, it's better French.

The Chairman: That was my one idea.

Y a-t-il d'autres commentaires concernant cet amendement?

Le sénateur Doody: Il faudrait quelqu'un de plus féru en français pour dire si oui ou non cette version française est meilleure. Comporte-t-elle des modifications au fond ou à l'esprit de la loi?

Le président: Je crois que nous devrions nous attacher à perfectionner la version, qu'elle soit française ou anglaise.

Le sénateur Doody: Oui, l'esthétique, c'est important, mais le sens de la loi est important aussi. J'aimerais bien ajouter quelque chose, monsieur le président, mais malheureusement, je ne le puis pas. Je suis encore à étudier la version anglaise.

Le président: Voulez-vous adopter l'amendement?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Non; je ne comprends pas sur quoi nous votons.

[*Text*]

Senator Doody: I stand to be corrected, but it seems to me that the Chairman has moved an amendment which the witnesses feel would change the meaning of the act such that it would not have the same import or the same effect as it does in the original wording. Therefore, with the greatest respect for the purity of the language and so on, while at the same time confessing ignorance of the difference, I would have to go along with the intent of the act and with the advice of the officials in this case. So I would have a problem in voting for the amendment at this point.

Le sénateur Le Moyne: Monsieur le président, on dit en anglais: «Most likely to be achieved» plus vraisemblablement c'est l'équivalent. C'est un parfait équivalent, je ne vois pas de problèmes là: si d'autres en voient je suis prêt à me ranger, mais je n'en vois pas. Il n'y a pas de problèmes du tout là. «Likely», probable, vraisemblable.

Le président: Ça traduit mieux le texte anglais de: «most likely to be achieved».

Le sénateur Le Moyne: «Plus vraisemblablement», c'est plus proche.

Le président: Ont plus de chances, «have more chances».

Le sénateur Le Moyne: Monsieur le président, je suis d'accord avec vous. «Sont en matières de transport», c'est clair qu'il s'agit de transport. C'est clair comme bonjour.

Le président: «Les voyageurs en matière de transport».

Senator Doody: I would like to hear from the officials.

The Chairman: As I said previously, "en matière de transports" is superfluous.

Senator Doody: You will not have much trouble convincing me, but can you convince the people at the table?

Le président: «Les voyageurs, les expéditeurs, sont en matières de transports»: tout le projet de loi est en matière de transport. Pourquoi l'ajouter en français, alors que l'on ne le met pas en anglais? Si c'est bon de l'avoir en français, si ce n'est pas superflu. Si cela ne contribue pas à alourdir le texte alors pourquoi ne pas le mettre en anglais? This is superfluous, and there is nothing like it in the English language.

Mr. Mulder: In English, it talks about transportation needs. I thought that "en matière de transports» was a qualifier for both "des expéditeurs et des voyageurs.»

Le sénateur Le Moyne: Généralement, lorsqu'une chose est abusive, elle est injuste. Par exemple, une mère abusive est une mère injuste.

Le président: Pas nécessairement, on peut abuser d'un droit, d'une bonne chose. C'est une répétition. Comme je l'ai expliqué moi-même au représentant du Ministère de la justice . . . we are changing the text, and that is all.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, before you put the question, if you sense that there is a will on the part of the majority to pass the amendment, there is one technical spelling error in the fourth line. The word «ses» should be «ces.»

[*Traduction*]

Le sénateur Doody: Vous me corrigez si j'ai tort, mais il me semble que le président a proposé un amendement qui, de l'avis du témoin, changerait le sens de la loi, de sorte que l'article n'aurait plus la même portée ni le même effet que dans la version originale. Par conséquent, tout en ayant le plus grand respect pour la pureté de la langue et ainsi de suite, bien que je m'avoue bien inapte à saisir la différence entre les deux versions, je préférerais m'en tenir à l'esprit de la loi et aux conseils des experts en la matière. J'aurais donc beaucoup de mal à voter sur l'amendement à ce moment-ci.

Senator Le Moyne: Mr. Chairman, the English says, "most likely to be achieved"—the French equivalent is «plus vraisemblablement *réalisable*». It's a perfect equivalent, and I don't see any problems with it. If anybody does see a problem, I'm prepared to think again, but I don't see one. There's no problem at all. "Likely"—«probable, vraisemblable».

The Chairman: It translates the English text better: "most likely to be achieved".

Senator Le Moyne: «Plus vraissemblablement» is close *to the English*.

The Chairman: «Ont plus de chances»—"have more chances" *sic*.

Senator Le Moyne: Mr. Chairman, I agree with you. «En matière de transport»—well, of course they're in the area of transport. It's obvious.

The Chairman: «Les voyageurs en matière de transport»—

Le sénateur Doody: J'aimerais entendre l'opinion des experts.

Le président: Comme je l'ai dit déjà, l'expression «en matière de transports» est superflue.

Le sénateur Doody: Vous n'aurez pas beaucoup de peine à me convaincre, mais pouvez-vous convaincre les gens qui sont ici à la table?

The Chairman: Travellers, shippers, it's all transport. The whole Bill is about transport. Why add it in the Fr ench, when it's not in the English? If it's helpful to have it in the French, if it isn't superfluous, if it doesn't necessarily make the text more ponderous, then why not have it in English? Cette expression est superflue et il n'y a rien de tel dans la version anglaise.

M. Mulder: Dans la version anglaise, on parle des besoins du transport. Je croyais que l'expression «en matière de transports» s'appliquait tant aux expéditeurs qu'aux voyageurs.

Senator Le Moyne: Generally, when something's an abuse, it's unfair. An abusive mother, for example, is an unfair mother.

The Chairman: Not necessarily. A right can be abused, a good thing can be abused. It's a repetition. As I myself explained to the representative of the Department of Justice, nous modifions le libellé, voilà tout.

M. Thacker: Monsieur le président, avant de vous laisser poser la question, si vous avez le sentiment que la majorité d'entre nous souhaitent adopter cet amendement, je vous

[*Text*]

The Chairman: That is a typing error. Does the amendment carry?

Senator Doody: Mr. Chairman, I am not certain in my own mind how important this is to the bill. I sense that the parliamentary secretary is not comfortable with the amendment, but I may be second-guessing him. I also think that he can live with it, if he has to. Where do we stand here?

Mr. Thacker: I am unable to give you a definitive answer. We could have a full-blown constitutional crisis over this, if it is that important. Our officials have gone through this wording carefully. I would repeat my earlier argument, that such a departure would certainly violate the new wording that we are applying in all the statutes and that we are no longer applying the literal translation as between English and French which went on in this country for 120 years. We are now trying to draft the French version of statutes from the French perspective and French point of view, as though it were a fresh, whole clause. That is why you can no longer read in these bills an English line and then go to the literal translation on the French line. That is why I ask senators to stick with the officials who after hearing your concerns have reviewed the language and feel that we should stick with what is in the bill. Perhaps before you call the question, Mr. Archambault could assure us that everything that is in this amendment is in the original section.

Senator Doody: Perhaps we could stand this amendment and move on.

The Chairman: Is it agreed that we should stand this amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: So, dealing with the same clause 3, the next proposal would substitute the word «injustement» for «abusivement» on line 25, page two.

Mr. Thacker: Perhaps Mr. Pigeon or Mr. Archambault can give you their professional opinions on those two words.

The Chairman: We are translating the English word «unfairly» into French with the word «abusively.» That is the equivalent of the French translation. «Unfairly» and «abusively» are not the same at all.

Le sénateur Le Moyne: C'est plus précis.

The Chairman: It would not have the same inference in a court of law if you were accusing somebody of violating this section. Why in the English text have you used "unfairly" and in the French translated it to mean "abusively?"

Le sénateur Le Moyne: Je me range à votre avis, monsieur le président.

The Chairman: It is evident that they do not say the same thing in the French translation. It is a bad translation and bad French.

[*Traduction*]

signale qu'il y a une erreur d'ortographe à la quatrième ligne. Il faudrait lire «ces» à la place de «ses».

Le président: C'est une erreur de dactylographie. Voulez-vous adopter l'amendement?

Le sénateur Doody: Monsieur le président, je ne suis pas sûr de bien saisir l'importance de cet amendement pour le projet de loi. Je crois comprendre que le secrétaire parlementaire n'est pas à l'aise avec cet amendement, mais je devrais peut-être me raviser. Je crois également qu'il pourrait s'en accommoder, s'il en était obligé. Quelle est notre position?

M. Thacker: Je ne saurais vous donner une réponse définitive. Nous pourrions soulever tout une crise constitutionnelle sur cette question, si elle est si importante. Nos experts se sont penchés très attentivement sur la formulation. Je vous répète mon argument précédent: une telle innovation entrerait certainement en contradiction avec la nouvelle formulation que nous adoptons dans toutes nos lois car, nous ne traduisons plus littéralement les versions anglaise et française comme nous le faisions il y a 120 ans. Nous essayons maintenant de rédiger la version française des lois dans une perspective française et dans l'esprit française, comme si c'était une première rédaction. voilà pourquoi on ne peut plus comparer directement les versions anglaise et française ligne par ligne. J'inviterais donc les sénateurs à s'en remettre à l'opinion des experts qui, après avoir été saisis de nos points de vue, ont examiné les textes des articles, et nous ont conseillé de conserver le libellé initial du projet de loi. Peut-être qu'avant de passer à la question, M. Archambault pourrait-il nous dire si tout ce qui est dans l'amendement est conforme à la version originale.

Le sénateur Doody: Nous devrions peut-être reporter l'adoption de cet amendement et poursuivre.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous reportions le vote sur cet amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Donc, toujours concernant l'article 3, à la ligne 25 de la page 2, la prochaine proposition voudrait remplacer le mot «abusivement» par «injustement».

M. Thacker: Peut-être M. Pigeon ou M. Archambault pourraient-ils vous donner une opinion d'experts sur ces deux mots.

Le président: Nous traduisons le mot anglais «unfairly» en français par le mot «abusivement». C'est l'équivalent donné dans la version française. «Unfairly» et «abusivement» ne veulent pas dire la même chose du tout.

Senator Le Moyne: It's more precise.

Le président: Ces expressions n'auraient pas le même poids, si quelqu'un était traduit devant les tribunaux pour avoir enfreint cet article. Pourquoi utilise-t-on le mot «unfairly» dans la version anglaise et traduit-on ce mot en français par le mot «abusivement»?

Senator Le Moyne: I'm with you, Mr. Chairman.

Le président: Il est évident que la version française ne dit pas la même chose. C'est de la mauvaise traduction et du mauvais français.

[*Text*]

Mr. Archambault: The reason we have used this term "abusivement" in the French language is that it is used generally in such legislation as the Unfair Competition Act, where they talk of the abuse of the dominant position, "abus de position dominante", and I think this bill is about economic regulation and interfering in certain aspects of competition. So the terms "abus" and "abusivement" in the French language are general terms used in this competition area in other federal legislation. The terms better translate the notion of unfair competition. This is the reason we have recommended that you not use the term "injuste", and it relates to further amendments where the same question arises. The phrase "abuse is excessive" renders a notion of excess as opposed to the French notion of "injustement", which renders a notion against the right or against the law, which is different in this case.

Senator Doody: But you do not use the word "abuse" in the English text. You use the word "unfair." Why is it "abuse" in one language and "unfair" in another?

Mr. Archambault: Because, senator, it is not "abuse", it is "abus".

Senator Doody: I see. That is where I lose it.

Mr. Archambault: The connotation is different.

Senator Doody: Very well, I will back off and leave it in someone else's hands. I am not comfortable with it, because I do not understand.

The Chairman: I do not, either.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Perhaps, Mr. Chairman, the francophone members from the Department of Justice and the francophone senators could go and have a conference and settle the meaning of these terms.

The Chairman: Does the motion carry?

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, what is the motion?

The Chairman: The motion to amend or change these words. You have it before you.

Senator Macdonald (Cape Breton): I was wondering what was going on here.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, how many more amendments are there that involve a determination that many of us do not have the confidence to judge?

Mr. Mulder: Senator, I believe we have a total of 12 that are being proposed, half of which we accept based on the guidance of the Department of Justice. With respect to the other half, our Department of Justice lawyers say that we should not accept them. They are all of the same nature. It is a question of style and choice of words in French.

Senator MacDonald (Halifax): Perhaps then Senator Stewart's suggestion could be implemented to deal with the six that are in contention.

Mr. Thacker: I think the negotiations have broken down.

[*Traduction*]

M. Archambault: Si nous avons utilisé le mot «abusivement» dans la version française, c'était que ce mot est utilisé couramment dans ce genre de loi, comme de la Loi sur la concurrence, où l'on parle «d'abus de position dominante». Cette loi traite de réglementation économique et d'ingérence dans certains aspects de la concurrence. Or, les mots «abus» ou «abusivement», dans la version française, sont des termes généraux utilisés dans le domaine de la concurrence dans d'autres lois fédérales. Ce terme rend mieux l'idée de concurrence déloyale. Voilà pourquoi nous avons recommandé de ne pas utiliser le terme «injuste», comme dans d'autres amendements où le même problème se pose. L'expression «abuse is excessive» fait référence à une idée d'excès, tandis que le mot français «injustement» se rapporte plutôt au droit ou aux infractions à la loi, ce qui n'est pas du tout la même chose dans ce cas-ci.

Le sénateur Doody: Mais vous n'employez pas le mot «abuse» dans la version anglaise. Vous utilisez le mot «unfair». Pourquoi utilise-t-on «abuse» dans une langue et «unfair» dans l'autre?

M. Archambault: Parce que, sénateur, ce n'est pas «abuse», mais bien «abus».

Le sénateur Doody: Je vois. Voilà où je ne vous suis pas.

M. Archambault: La connotation est différente dans les deux langues.

Le sénateur Doody: Très bien, je concède pour laisser cette question à d'autres. Je ne m'y sens pas trop à l'aise, car je ne comprends pas trop.

Le président: Moi non plus.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Peut-être, monsieur le président, les fonctionnaires francophones du ministère de la Justice et les sénateurs francophones pourraient-ils se rencontrer et s'entendre sur la signification de ces termes.

Le président: La motion est-elle adoptée?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, de quelle motion s'agit-il?

Le président: La motion visant à amender ou à changer ces mots. Vous l'avez devant vous.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je me demandais ce qui se passait.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, y a-t-il bien d'autres amendements qui comportent une décision qu'un bon nombre d'entre nous ne se sentent pas aptes à trancher?

M. Mulder: Sénateur, je crois qu'il y en a douze de proposés, dont la moitié ont été approuvés par nous sur les conseils des experts du ministère de la Justice. Quant à l'autre moitié, les juristes du ministère de la Justice nous ont dit que nous ne devrions pas les adopter. Ils sont tous de la même nature. Ils concernent la formulation et le choix des mots en français.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Peut-être pourrions-nous adopter la suggestion du sénateur Stewart pour décider du sort des six autres amendements litigieux.

M. Thacker: Je crois qu'on a déjà mis fin aux négociations.

[*Text*]

Mr. Mulder: There were two meetings about this matter, but ultimately the department and the parliamentary secretary must go by what we are told by our lawyers from the Department of Justice who have been working with us on this legislation over the last year. Also, the matter has been discussed with the Government of Quebec, and with groups in Quebec and so on, and we have never had any problems with respect to the French text along the way and that has been the case since last June when the first version of the bill was introduced.

Senator Doody: What negative effects would the adoption of these amendments have on the import or impact of the bill? I gather it is a matter of interpretation or opinion as to which word would more efficiently portray the meaning of the act. If one word is substituted for another, what deleterious effect would it have on the bill?

Mr. Mulder: Clause 3 of the bill is often referred to as the public interest section; therefore lawyers will use clause 3 for that purpose. However, I am told by our lawyers that the exact words do not necessarily matter because, unless there is a specific provision elsewhere in the bill, the exact words of this legislation will be superseded by specific wording. However, there certainly will be a debate in Parliament, and in the new agency and elsewhere, as to what is meant by "public interest".

Mr. Thacker: Senator Doody, it is not the type of clause for which, if you breached it, you would go to jail, or even be fined. It is more a matter of declaration of intent and therefore I suppose there is more flexibility.

Senator Le Moyne: Mr. Chairman, I have the feeling that it is more a question of legal atmosphere than linguistics, so I think I would defer on that.

The Chairman: Honourable senators, we have to make a decision.

Senator Le Moyne: It is a question more of legal atmosphere than of linguistics, and so I would defer. Otherwise, from the point of view of wording, we can argue *ad infinitum*.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): To whom are you proposing to defer, Senator Le Moyne?

Senator Le Moyne: I would defer to the opinion of a légiste. I would respect the opinion of someone like Mr. Kovacs.

Mr. Mulder: Senator, Mr. Kovacs has seen this and he has approved the French text.

Senator Le Moyne: I worked with Mr. Kovacs and I know he is pretty good. I have a lot of respect for him.

Mr. Mulder: I am told by Mr. Archambault that Mr. Kovacs is one of the people who review the French text, and he has approved this.

Senator Bosa: Mr. Chairman, then let us adopt it as was proposed.

[*Traduction*]

M. Mulder: Nous avons tenu deux rencontres sur cette question, mais finalement, le ministère et le secrétaire parlementaire s'en remettront aux conseils des juristes du ministère de la Justice qui ont travaillé avec nous sur ce projet de loi l'an dernier. En outre, nous avons discuté de la question avec les représentants du gouvernement du Québec et avec certains groupes québécois, et aucun problème n'a été soulevé concernant la version française, et ce, depuis juin dernier, moment où la première version du projet de loi a été présentée.

Le sénateur Doody: Quels effets négatifs pourrait avoir l'adoption de ces amendements sur l'essence ou l'incidence de ce projet de loi? Sauf erreur, le choix des mots qui pourront le plus efficacement traduire le sens de la loi demeure une question d'interprétation ou d'opinion. Si un mot est substitué à un autre, quelles conséquences négatives cela pourrait-il avoir sur le projet de loi?

M. Mulder: On dit souvent que l'article 3 a pour objet de protéger l'intérêt public, et c'est dans ce sens que les avocats l'utiliseront. Cependant, nos conseillers juridiques prétendent que les mots eux-mêmes n'ont pas nécessairement beaucoup d'importance car, à moins d'avoir une disposition spéciale ailleurs dans le projet de loi, le libellé du projet de loi sera sans doute précisé. Il y aura certainement un débat au Parlement, entre les représentants du nouvel Office et ailleurs pour déterminer ce qu'on entend par «intérêt public».

M. Thacker: Sénateur Doody, ce n'est pas le genre d'article qui peut faire jeter un contrevenant en prison ou même lui faire imposer une amende. Il traduit davantage une déclaration d'intention, ce qui laisse supposer une plus grande souplesse.

Le sénateur Le Moyne: Monsieur le président, j'ai l'impression qu'il s'agit ici davantage d'une question de climat juridique que de linguistique. Je passerai donc mon droit de parole sur cette question.

Le président: Honorables sénateurs, il nous faut prendre une décision.

Le sénateur Le Moyne: Cela tient davantage du climat juridique que de la linguistique. Je passe donc la parole à quelqu'un d'autre. Si nous nous mettons à discuter de la formulation, nous n'en finirons plus.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): A qui proposez-vous de passer la parole, sénateur Le Moyne?

Le sénateur Le Moyne: Je m'en remettrais à l'opinion d'un légiste, d'une personne comme M. Kovacs, par exemple, pour qui j'ai beaucoup d'estime.

M. Mulder: Sénateur, M. Kovacs a étudié la version française et l'a approuvé.

Le sénateur Le Moyne: J'ai travaillé avec M. Kovacs et je sais qu'il est très compétent. J'ai beaucoup de respect pour lui.

M. Mulder: M. Archambault me dit que M. Kovacs est l'une des personnes qui revisent la version française des projets de loi, et il l'a approuvée.

Le sénateur Bosa: Monsieur le président, adoptons donc les douze propositions d'amendement comme proposé.

[*Text*]

Senator Doody: Mr. Chairman, rather than go through this six more times, perhaps we could find out which six clauses are acceptable and approve them. I would then like to vote against the clauses on which the official advice is that they are not acceptable.

The Chairman: I just have one last word. You will recall, honourable senators, that, when we were dealing with Bill C-21, we had something similar arise. In one clause we had the word "undue" translated as "abusif" and the Senate made an amendment with respect to that. We had a representative of the Law Reform Commission who said that we were right in asking the Law Reform Commission to give us an opinion on that, since they are there to adjudicate.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, perhaps I could go through a list, then, of your amendments and indicate the ones that the officials are in favour of.

The Chairman: We will come to that later on.

The Clerk of the Committee: May I make a comment? In the list that was circulated, those that are accepted by the department are marked "for use in Parliament" and the others are just marked "proposed for discussion".

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): On this proposed amendment, Mr. Chairman, I am in the same situation as several other senators. My French, at best, is limping and I certainly do not know legal French. What do we do now? We have amendments proposed by people who are French-speaking lawyers, and they are opposed by other French-speaking lawyers. The basic rule, I suppose, in dealing with a situation such as this is that you try to make a decision which leaves the matter open. If we defeat the amendment, then that is the end of the matter. On the other hand, if we carry it, it is still possible that the House of Commons might decide not to concur in the amendment, in which case the Senate might not insist.

I would reiterate that this is merely a technique for dealing with the matter. It is the kind of technique that the speaker of the House of Commons would use if he had to vote on a tie.

Senator MacDonald (Halifax): It is good news for the French-speaking lawyers, since you did not understand some of it.

The Chairman: Are you suggesting that we wait until the law revision people make the change that we are refusing to make today?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, I am not suggesting that.

The Chairman: That is what would happen.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am suggesting that we should carry the amendment, with the thought that the House of Commons may refuse to accept our amendment and then we might say, "Very well, there is a difference of opinion here and the Senate will not insist".

Senator Doody: Mr. Chairman, with respect, I think the last thing in the world that I want to do is to put this back into the

[*Traduction*]

Le sénateur Doody: Monsieur le président, puis-je vous suggérer ceci: plutôt que de repasser à nouveau ces six propositions, nous pourrions décider lesquelles six sont aceptables et les adopter. J'aimerais ensuite voter contre les propositions que nos experts considèrent comme non acceptables.

Le président: J'ajouterais un dernier mot. Vous vous rappelez, honorables sénateurs, que lorsque nous avons étudié le projet de loi C-21, il s'était présenté un problème semblable. Dans un article, nous avions le mot «undue» qui avait été traduit par «abusif», et le Sénat avait soumis un amendement à cet effet. Nous avions reçu un représentant de la Commission de la réforme du droit, qui nous avait signalé que nous avions raison de lui demander une opinion juridique, car cette Commission est là pour cela.

M. Thacker: Monsieur le président, nous pourrions donc passer en revue la liste des amendements et préciser lesquels ont été approuvés par nos experts.

Le président: Nous en viendrons là un peu plus tard.

Le greffier du Comité: Vous me permettez une observation? Dans la liste qu'on vous a remise, à côté des amendements acceptés par le ministère on a inscrit «à l'usage du Parlement» et à côté des autres «à débattre».

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Au sujet de cet amendement, monsieur le président, je suis dans la même situation que bien d'autres sénateurs. Mon français, au mieux, est boîteux et j'ignore tout du français juridique. Comment allons-nous procéder? Voici les amendements proposés par des avocats francophones auxquels s'opposent d'autres avocats francophones. Je suppose que dans des situations semblables vous essayez, d'une façon générale, de rendre une décision qui ne règle pas la question. Si l'amendement est rejeté, la question est réglée. Par contre, s'il est adopté, il est toujours possible que la Chambre des communes décide de ne pas approuver l'amendement et en pareil cas le Sénat n'insistera peut-être pas.

Je vous répète que ce n'est qu'une façon d'essayer de régler la question. Il s'agit d'une façon de procéder à laquelle aurait recours le président de la Chambre des communes s'il était obligé de se prononcer en cas de partage égal des voix.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Les juristes francophones vont se réjouir si une partie de la question vous échappe.

Le président: Proposez-vous qu'on attende que la loi soit refondue au lieu de régler la question aujourd'hui même?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non je ne propose pas que . . .

Le président: C'est ce qui va se passer.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je crois que nous devrions adopter l'amendement avec l'idée que la Chambre des communes pourra le refuser et nous pourrions alors en conclure que les deux Chambres divergent d'opinion mais que le Sénat n'insiste pas.

Le sénateur Doody: Monsieur le président, en toute déférence, la dernière chose au monde que je ferais est de remettre

[*Text*]

hands of the House of Commons. Over the past weeks and months, I have been listening to my colleagues in the Senate telling me that it does not matter what the House of Commons has done—and the House of Commons has spent several years studying this matter and has travelled the countryside holding hearings and holding numerous hours of debate—but that the Senate has to make up its own mind about what it wants to do and how it wants to do it, and it should do it independently of the House of Commons. Having made up my mind, and being convinced by my colleagues that that is the way we should operate, I think I am going to have to vote against the amendment.

Senator MacDonald (Halifax): Can I ask whether this matter occupied any time in the House of Commons committee?

Mr. Thacker: No. However, on Bill C-21, we had quite extensive debate on the use of the word "abusivement" and ended up accepting the recommendations of the Department of Justice.

Senator MacDonald (Halifax): And none of these matters came up with respect to this bill?

The Chairman: Honourable senators, the motion is before you. Does the motion carry?

Hon. Senators: No.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, if you would care to refer back to the original motion, the same argument would apply there on clause 3, pages 1 and 2, the one that we stood down. If you wish to do it now, the same argument would apply to this one as applied to the one we just dealt with.

The Chairman: Who is speaking to clause 3?

Senator Doody: This is the first amendment proposed to clause 3. I think the same arguments apply to it as applied to the amendment we just discussed. Therefore, with respect and with reluctance, I find myself obligated to vote against the amendment.

Senator MacDonald (Halifax): I feel the same way, Mr. Chairman. I hate to vote on a matter in which I have no confidence, but under the circumstances I do; but I do it with great respect to you, Mr. Chairman.

Senator Doody: If I had followed that line from the beginning I would never have been elected in Newfoundland. However, it never slowed me down before.

The Chairman: Are there any further comments on clause 3? Does the motion carry?

Senator MacDonald (Halifax): No.

Senator Doody: No.

Senator MacDonald (Halifax): The amendment has been defeated?

Senator Doody: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): Very good; thank you.

[*Traduction*]

cette question entre les mains des Communes. Depuis des mois, mes collègues sénateurs me répètent qu'importe ce que la Chambre des communes a fait—celle-ci a pourtant passé plusieurs années à étudier cette question, tenant des audiences partout au Canada—le Sénat doit décider de ce qu'il veut et de la manière dont il le veut, en toute indépendance. Ayant été convaincu par mes collègues que c'est l'attitude que nous devons adopter, j'ai pris ma décision, et je vais voter contre l'amendement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cette question a-t-elle été débattue par le comité de la Chambre des communes?

M. Thacker: Non. Cependant, à l'occasion de l'étude du projet de loi C-21, nous avons longuement débattu l'emploi du mot «abusivement» pour finir par adopter la solution proposée par le ministère de la Justice.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et aucune de ces questions n'a été soulevée à l'occasion de l'étude du présent projet de loi?

Le président: Honorables sénateurs, la motion est mise aux voix. Est-elle adoptée?

Des voix: Non.

M. Thacker: Monsieur le président, si nous revenions à la motion initiale, le même argument vaudrait à propos de l'article 3, aux pages 1 et 2, celui que nous avons reporté. On pourrait en profiter pour régler ce cas-là en même temps que celui-ci.

Le président: Quelqu'un a-t-il des observations au sujet de l'article 3?

Le sénateur Doody: C'est le premier amendement proposé à l'article 3. Je pense que les mêmes arguments valent pour l'amendement que nous venons d'examiner. Par conséquent, même si cela me répugne un peu, je me vois contraint de voter contre l'amendement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je partage cet avis, monsieur le président. Je n'aime pas me prononcer quand je ne suis pas convaincu, mais dans les circonstances, je le fais par déférence, pour vous monsieur le président.

Le sénateur Doody: Si j'avais adopté une telle attitude dès le début, je n'aurais jamais été élu à Terre-Neuve. Pourtant, cela ne m'a jamais posé des problèmes.

Le président: Y a-t-il d'autres observations au sujet de l'article 3? La motion est-elle adoptée?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Non.

Le sénateur Doody: Non.

Le sénateur MacDonald (Halifax): L'amendement est rejeté?

Le sénateur Doody: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Très bien, je vous remercie.

[*Text*]

Mr. Mulder: That is the second amendment. A third amendment on clause 3 has been proposed, which is acceptable to our Department of Justice lawyers.

Senator MacDonald (Halifax): Yes.

Mr. Mulder: It is the one which says, "For use in Parliament" on it.

Senator Doody: I shall have a restless night thinking about concurring with Department of Justice lawyers, but there it is.

The Chairman: Does the clause carry?

Senator Doody: This is the third one under Article 3, page 2 . . .

The Chairman: Yes.

Senator Doody: —where it states:

It is moved:

That the French version of clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out lines 30 to 36 on page 2 . . .

Is this the one that we are dealing with?

Mr. Mulder: Yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): Is that acceptable?

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: Yes, from now on these are all accepted.

Senator Doody: Okay, the next one.

Hon. Senators: Agreed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I will move that.

The Chairman: It is moved by the Honourable Senator Stewart:

That the French version of clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out lines 30 to 36 on page 2 and substituting the following therefor:

"économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;"

Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Does the clause as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

On page 3 again, it is moved:

That the French version of clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out the word "abusif", line 11, page 3, and substituting therefor the word "indu."

Senator Doody: With respect, Mr. Chairman, I suspect that that has been examined closely by the lawyers on both sides

[*Traduction*]

M. Mulder: C'est le deuxième amendement. Un troisième amendement a été proposé à l'article 3 lequel a été accepté par les juristes du ministère de la Justice.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui.

M. Mulder: C'est celui-là où l'on a inscrit «à l'usage du Parlement.»

Le sénateur Doody: Je devrais y penser bien longtemps avant d'être d'accord avec les avocats du ministère de la Justice, et pourtant.

Le président: L'article est-il adopté?

Le sénateur Doody: C'est le troisième à l'article 3, page 2 . . .

Le président: Oui.

Le sénateur Doody: . . . qui se lit comme suit:

Il est proposé:

Que la version française de l'article 3 du projet de loi C-18 soit modifiée en retranchant les lignes 30 à 36, à la page 2 . . .

Est-il bien question de celui-là?

M. Mulder: Oui.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): A-t-il votre approbation?

M. Thacker: Oui.

Le président: Oui, à partir de celui-ci, ils sont tous acceptés.

Le sénateur Doody: D'accord, le suivant.

Des voix: D'accord.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je le propose.

Le président: L'honorable sénateur Stewart propose:

Que la version française de l'article 3 du Projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant les lignes 30 à 36, page 2, par ce qui suit:

«économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région;»

L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. L'article, modifié, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Encore à la page 3, on propose ce qui suit:

Que la version française de l'article 3 du Projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant le mot «abusif», ligne 11, page 3, par le mot «indu».

Le sénateur Doody: Pardon, monsieur le président, je crois que les avocats des deux parties ont examiné de près la ques-

[*Text*]

and the Department of Justice has found that it is not acceptable. So, with reluctance, I have to vote against it.

The Chairman: Does the motion carry?

Hon. Senators: No.

Mr. Mulder: The next one is a duplicate; that is a duplicate.

Senator Doody: It is the same story.

The Chairman: The same thing; it is the same clause. It is moved:

> That the French version of clause 3 of Bill C-18 be amended by striking out the word "*abusif*", line 14, page 3, and substituting therefor the word "*indu*".

Does the amendment carry?

Senator Doody: No.

The Chairman: This is the second amendment. Does the clause as drafted carry?

Senator Doody: The clause as drafted is carried, but there was one amendment.

Mr. Mulder: There was one amendment.

The Chairman: Yes; as amended.

We now go to clauses 4 and 5. Do clauses 4 and 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Does clause 7 carry?

Senator MacDonald (Halifax): What about clause 6?

The Chairman: It is all passed.

Senator MacDonald (Halifax): No.

The Clerk of the Committee: Clause 6 has been postponed.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, we have the answers now on it.

The Chairman: Go ahead, then, if you have the answers.

Mr. Mulder: By way of background, we could not get in touch with the director in the Department of Justice who is the legal expert on it, but we have had consultations with the Department of Justice and one of our lawyers may be able to explain the issue about the Immigration Act and the permanent resident issue. Mr. Lorgren, will you please come forward.

Mr. A. Craig Löngsen, Legislative Counsel, Department of Justice: Since the Charter of Rights came into force the Department of Justice has taken the view that as a general rule citizenship, although not one of the enumerated grounds in section 15 of the Charter, is nevertheless included in it. Therefore, as a general rule, discrimination and distinctions based upon citizenship are not permitted under the Charter and would probably have to be justified under section 1 of the Charter. We have, therefore, adopted a general policy in the legislation section of never drafting anything that permits only citizens to do something. This is the basis for the definition of "Canadian" in clause 67 for holding air licences, namely, that it can be either a citizen or a permanent resident.

There is a case presently before the Supreme Court of Canada, *Andrews v. the Law Society of British Columbia*,

[*Traduction*]

tion et que le ministère de la Justice l'a jugée irrecevable. C'est donc à contrecœur que je dois me prononcer contre.

Le président: La motion est-elle adoptée?

Des voix: Non.

M. Mulder: L'amendement suivant dit la même chose.

Le sénateur Doody: C'est vrai.

Le président: La même chose et au même article. On propose ce qui suit:

> Que la version française de l'article 3 du Projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant le mot «abusif», ligne 14, page 3, par le mot «indu».

L'amendement est-il adopté?

Le sénateur Doody: Non.

Le président: C'est le deuxième amendement. L'article est-il adopté tel quel?

Le sénateur Doody: L'article est adopté tel quel, mais il y a eu un amendement.

M. Mulder: Oui, il y en a eu un.

Le président: Donc, tel que modifié.

Nous passons maintenant aux articles 4 et 5. Les articles 4 et 5 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptés. L'article 7 est-il adopté?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et l'article 6?

Le président: Il est adopté.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Non.

Le greffier du Comité: L'article 6 a été réservé.

M. Mulder: Monsieur le président, nous avons maintenant obtenu les réponses en ce qui le concerne.

Le président: Allez-y alors si vous avez les réponses.

M. Mulder: Pour rappeler les faits, nous n'avions pu communiquer avec l'expert juriste du ministère de la Justice, mais le Ministère a bien voulu nous prêter son concours en la personne de M. Lörgren. Nous avons un avocat ici qui peut nous renseigner au sujet de la Loi de l'immigration et du statut de résident permanent. Vous avez la parole.

M. A. Craig Löngsen, conseiller législatif, ministère de la Justice: Depuis l'entrée en vigueur de la Charte des droits, le ministère de la Justice estime que, d'une façon générale, la citoyenneté bien qu'elle ne soit pas énoncée à l'article 15 de la Charte, constitue néanmoins un motif valable. Par conséquent, la Charte interdit la discrimination et les distinctions fondées sur la citoyenneté si l'on ne peut les justifier aux termes de l'article 1 de la Charte. C'est pourquoi, nous avons décidé de ne plus rédiger de textes juridiques qui habilitent les citoyens seulement à faire telle ou telle chose. Nous en avons tenu compte à l'article 67 en définissant le mot «Canadien» qui s'entend à la fois d'un citoyen canadien ou d'un résident permanent.

La Cour suprême du Canada est présentement saisie d'une cause opposant Andrews au Barreau de la Colombie-Britanni-

[*Text*]

because the British Columbia act regulating the legal profession requires lawyers to be Canadian citizens. The case has gone different ways in the B.C. Supreme Court and in the B.C. Court of Appeal, and is now before the Supreme Court of Canada. At the very least it is open to doubt and open to question whether distinguishing between citizens and permanent residents will be constitutional or not.

I have spoken to the Chief Legislative Counsel of the Department of Justice, whose responsibility it is under the Department of Justice Act to certify bills as to whether or not they are in conformity with the Charter of Rights and Freedoms. He advises me that, because of this question as to whether it is constitutional the department might not be able to certify a Senate amendment to the bill, if it were made, as being constitutional, and that might require the Minister of Justice to report to the House of Commons that the act was not constitutional.

Senator Bosa: If that is the case, then clause 6 as amended would be in contradiction with clause 72, where it is required that an applicant has to prove to the agency that the applicant is a Canadian.

Mr. Löngsen: No, as I understand it, in Part II of the Act "Canadian" is defined to include a permanent resident precisely to overcome this problem of potential discrimination between persons who are living in the country but have not yet acquired Canadian citizenship.

Senator Bosa: Who am I to argue with the Department of Justice? Does that mean that a permanent resident can now be appointed to the Senate without being a Canadian citizen?

Mr. Löngsen: That would depend on what the Constitution Act of 1867 requires—and I do not know offhand what qualifications it requires for being a senator.

Senator Doody: The rules are relaxed, believe me.'

Mr. Thacker: Senator Bosa, with respect to clause 72, if you will look at clause 67, that gives the defintion of "Canadian," and it includes . . .

Senator Bosa: A permanent resident?

Mr. Thacker: —a permanent resident. So that answers the point that you raised there.

So, Mr. Chairman, we are asking that you accept the amendment as presented and that the clause as amended . . .

Senator Bosa: I have one question. The French version has the word "demeurer", but the demeurer is not included in the English version. Why is there a qualification in French that a Canadian citizen has to be a resident of Canada, whereas in the English version there is no such qualification?

Mr. Thacker: Mr. Archambault can comment on that.

Mr. Archambault: The word "demeurer" is to render the notion that he must remain, while serving as a member, a Canadian citizen or a permanent resident.

Senator Bosa: But the English version does not contain such a provision.

[*Traduction*]

que, parce que dans cette province, la loi qui régit la profession d'avocat exige que les membres du barreau soient citoyens canadiens. La cause a été soumise à la Cour suprême de la Colombie-Britannique ainsi qu'à la Cour d'appel et maintenant c'est la Cour suprême du Canada qui en est saisie. On se demande si, de par la Constitution, on peut établir une distinction entre les citoyens et les résidents permanents.

Je me suis entretenu avec le premier conseiller législatif du ministère de la Justice dont la tâche consiste à établir si les projets de loi sont conformes à la Charte des droits et libertés. Il m'a dit que le Ministère ne pouvait peut-être pas attester le caractère constitutionnel de l'amendement proposé par le Sénat, parce que le ministre de la Justice pourrait se trouver par la suite, dans l'obligation de signaler à la Chambre des communes que la loi n'est pas constitutionnelle.

Le sénateur Bosa: Dans ce cas, l'article 6 modifié contredirait l'article 72 où l'on exige qu'un candidat établisse qu'il est Canadien.

M. Löngsen: Non, pour autant que je sache, dans la partie II de la Loi, le terme «Canadien» inclurait un résident permanent précisément pour éviter toute distinction possible entre un Canadien et une personne vivant au Canada mais qui n'a pas encore acquis la citoyenneté.

Le sénateur Bosa: Qui suis-je pour tenir tête au ministère de la Justice? Dois-je en conclure qu'un résident permanent pourrait être nommé au Sénat sans être Canadien?

M. Löngsen: Cela dépendrait des exigences de la Loi constitutionnelle de 1867—et je ne peux vous dire au pied levé quelles sont les conditions requises pour être sénateur.

Le sénateur Doody: Les règles sont souples, croyez-moi!

M. Thacker: Sénateur Bosa, en ce qui concerne l'article 72, jetez un coup d'œil à l'article 67 où l'on donne la définition du mot «Canadien» qui inclut . . .

Le sénateur Bosa: Un résident permanent?

M. Thacker: . . . un résident permanent. Cela répond à la question que vous avez soulevée.

Monsieur le président, nous vous demandons d'accepter l'amendement proposé et que l'article modifié . . .

Le sénateur Bosa: J'ai une question à poser. Dans la version française on lit ceci: Tout membre doit être et demeurer citoyen canadien. Le mot «demeurer» ne figure pas dans la version anglaise. Pourquoi exige-t-on qu'un citoyen canadien doive résider au Canada alors que cela n'est pas précisé dans la version anglaise?

M. Thacker: M. Archambault pourra vous le dire.

M. Archambault: Le mot «demeurer» rend l'idée qu'il doit rester, tant qu'il est membre, citoyen canadien ou résident permanent.

Le sénateur Bosa: Mais la version anglaise ne renferme aucune précision de ce genre.

[*Text*]

Mr. Archambault: It says that on appointment, reappointment and while serving as a member, which means that if he lost his quality of being a permanent resident, for example, he would no longer qualify as a member.

Mr. Mulder: Could I just repeat what the parliamentary secretary said before, because we went through this when we were drafting this last year. The French text can be compared with the English text because 18 months ago we had lawyers who started building the French text from the ground up and that is why the French text is shorter than the English version. As honourable senators know, when you do a straight translation, the French text turns out to be longer than the English version. Since this French text was done alone it contains its own usage and its own way of describing things, so you cannot make a straight translation.

Senator Bosa: With that, I move the amendment.

The Chairman: Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, has anyone drawn your attention to the typographical error that the Province of Alberta is spelled incorrectly? I am pleased to be able to make some modest contribution.

Mr. Mulder: This is on line 14 of page five, where the word Alberta has two "b"s.

The Chairman: It is a printing error.

Mr. Mulder: The Department of Justice accepts that amendment.

The Chairman: Shall clause 6 as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clauses 9 to 64 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

I will now turn to clause 65 on page 29. It is moved that the French version of clause 65 of Bill C-18 be amended by striking out the words "de l'acte", line 6, page 29, and substituting therefor the words "du jugement."

Mr. Thacker: Again, I would ask Mr. Archambault to comment. We are asking you to defeat this amendment for basically the same reasons as before.

[*Traduction*]

M. Archambault: La version anglaise dit: «on appointment, re-appointment and while serving as a member»; c'est-à-dire que s'il perd son titre de résident permanent, par exemple, il cesse d'être admissible comme membre.

M. Mulder: Puis-je répéter ce que le secrétaire parlementaire a dit auparavant, car nous avons étudié ce point lorsque nous avons rédigé ce texte l'an passé. La version française est comparable à la version anglaise parce qu'il y a dix-huit mois, nous avons demandé à des avocats de rédiger le texte français, depuis le début, et c'est pourquoi la version française est plus courte que la version anglaise. Les honorables sénateurs savent sans doute que, lorsqu'on traduit directement, le texte français est toujours plus long que le texte anglais. Mais comme la version française a été rédigée séparément, elle comporte ses propres usages et ses propres expressions. C'est pourquoi on ne saurait plus en faire aujourd'hui une simple traduction.

Le sénateur Bosa: Cela dit, je propose que l'amendement soit adopté.

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, quelqu'un vous a-t-il signalé une erreur typographique? Le nom de la province de l'Alberta n'est pas bien épelé. Il me fait plaisir d'apporter ici ma modeste contribution.

M. Mulder: Cette erreur s'est glissée à la ligne 14, page 5, de la version anglaise. Alberta y est écrit avec deux b.

Le président: C'est une erreur d'impression.

M. Mulder: Le ministère de la Justice accepte cette modification.

Le président: L'article 6 modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté.

Les articles 9 à 64 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Adoptés.

Nous en venons maintenant à l'article 65, page 29. Il est proposé que la version française de l'article 65 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant les mots «de l'acte», à la ligne 6 de la page 29 par les mots «du jugement».

M. Thacker: Ici encore, je demanderai à M. Archambault d'intervenir. Nous vous demandons de rejeter cette modification pour les mêmes motifs que nous avons invoqués précédemment.

[*Text*]

Mr. Archambault: This amendment would introduce an error into the section because the word "acte" is defined at the beginning of the paragraph as a judgement and other types of decisions.

The Chairman: Any further comment?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You are saying that "l'acte" is a more inclusive expression than "jugement."

Senator Le Moyne: It has the meaning of action in French, not loi.

Mr. Archambault: If you look at the opening line, you will see that it says, "Tout acte . . . " then there is a hyphen which calls for a definition in French. It qualifies it as a décision, arrêté, règle ou règlement. Then the word "acte" is carried in the rest of the text. If we refer to a "jugement," that has one of the meanings of the word "acte." If we call it a "jugement" later on, we would not refer to an arrêté, règle ou règlement.

Senator Le Moyne: I suppose that "acte" here is the equivalent of "geste" or "tout geste" because "act" in English does not have the same signification as "acte" in French. It could be, "tout geste" or "action geste" Mais, un "acte" se dit aussi dans le sens "d'action" et de "geste" en français.

The Chairman: Any further comment? Shall the amendment carry?

Hon. Senators: No.

The Chairman: It is moved that the French version of clause 65 of Bill C-18 be amended by striking out the words "le rendu", line 15, page 29, and substituting therefor the words "la date." Any comment?

Senator Doody: Is there some explanation?

Mr. Thacker: Mr. Archambault may be able to give further details.

Mr. Archambault: In this case, "le rendu" is a word that is perfectly correct. The proposed amendment does not introduce an error, but it does not serve any particular purpose.

Senator Le Moyne: Would the witness give us some particulars about "le rendu." I have never heard it used in that sense. Could you give the basis of the use of that word?

M. Archambault: Monsieur le président, dans le Guide canadien de rédaction législative française, nous avons défini ce que nous appellons les cooccurrences. Lorsque le Gouverneur en Conseil agit par décrêt; on dit qu'il prend un décrêt. Lorsque un organisme ou agence rend une décision, on utilise la cooccurrence, le mot «rend».

Alors, le mot «rendu», est la forme nominale du verbe «rendre».

Le sénateur Le Moyne: Est-ce qu'elle est officiellement acceptée.

M. Archambault: Exactement, sénateur.

[*Traduction*]

M. Archambault: Cette modification introduirait une erreur dans l'article parce que le mot «acte» est défini au début du paragraphe comme toute décision et autres arrêtés, etc.

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites que le mot «acte» a une portée plus générale que le mot «jugement».

Le sénateur Le Moyne: Il a en français le sens d'action et non de loi.

M. Archambault: Si vous lisez la première ligne, vous verrez qu'il s'agit de «tout acte» puis il y a ensuite un tiret qui, en français, annonce une définition. On explique qu'il s'agit d'une décision, d'un arrêté, d'une règle ou d'un règlement. Ensuite, ce mot «acte» est utilisé dans le reste du texte. Si nous en parlons comme d'un «jugement», ce mot ne traduit qu'une des significations du mot «acte». Si nous parlons un peu plus tard d'un «jugement», cela ne comprendra pas un arrêté, une règle ou un règlement.

Le sénateur Le Moyne: Je suppose que ce mot «acte» équivaut ici au mot «geste» ou «tout geste» parce que «*act*» en anglais n'a pas la même signification qu'en français. On pourrait dire «tout geste» ou «action geste». But in French the word "acte" can also be used in that sense in French, an action, something done.

Le président: Autre observation? La modification est-elle adoptée?

Des voix: Non.

Le président: Il est proposé que la version française de l'article 65 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant les mots «le rendu», ligne 15, page 29 et par les mots «la date». Avez-vous des observations?

Le sénateur Doody: Avez-vous des explications?

M. Thacker: M. Archambault peut peut-être vous donner de plus amples informations.

M. Archambault: Dans ce cas, «le rendu» est un mot qui est tout à fait correct. La modification que l'on propose n'est pas fautive, mais elle ne sert pas à grand-chose non plus.

Le sénateur Le Moyne: Le témoin voudrait-il nous donner des précisions au sujet de «le rendu». Je n'ai jamais entendu ce mot utilisé dans ce sens. Pourriez-vous nous en donner la raison?

Mr. Archambault: Mr. Chairman, in the «Guide canadien de rédaction législative française», we have defined what we call "co-occurrences". When the Governor in Council acts via an order, we say «il prend un décret». When a body or an agency reaches a decision we use the co-occurrence, the word «rendu».

So the word «rendu» is the nominal form of the verb «rendre».

Senator Le Moyne: Is this officially accepted?

Mr. Archambault: Yes it is, Senator.

[*Text*]

Le sénateur Le Moyne: Alors, je n'ai pas d'objection.

Le président: Il est évident de ce côté là que l'on parle d'un jugement de la cour. Je n'ai jamais vu dans un dictionnaire que «rendu», serait interprêté comme étant le jugement de la cour.

Le sénateur Le Moyne: Le «rendu de l'ordonnance», ce n'est pas le jugement de la cour.

Le président: Oui, à la Cour fédérale du Canada, division d'appel.

Le sénateur Le Moyne: On peut en discuter, mais si en terminologie juridique le mot «rendu» est valable, je ne m'y opposerai pas.

M. Archambault: Le terme est contenu dans le Guide canadien de rédaction législative française depuis 1979. On peut l'appeller un usage établi.

Le sénateur Le Moyne: Je ne m'y oppose pas; d'ailleurs, je ne vois pas pourquoi je le ferais.

The Chairman: The amendment carry?

Hon. Senators: No.

The Chairman: Shall the clause as drafted carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall clause 66 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Do clauses 67 to 109 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 110 to 133 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Clause 134 has an amendment to it.

Senator Doody: That amendment appears to be acceptable. If you need someone to move it, Mr. Chairman, I would be happy to do so.

The Chairman: Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Does the clause as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 135 to 149 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Clauses 150 and 151 could be postponed.

Senator Doody: We could deal with them now, Mr. Chairman.

The Chairman: It is moved that clause 150 of Bill C-18 be amended by striking out line 45, page 77, and substituting the following therefor:

et commode, de trafic entre les lignes d'un

Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

[*Traduction*]

Senator Le Moyne: Then I have no objections.

The Chairman: It's obvious that here we're talking about a decision handed down by a court of law. I've never seen in any dictionary that «rendu» could be interpreted as meaning a court's decision.

Senator Le Moyne: «Le rendu de l'ordonnance», that's not a court decision.

The Chairman: Yes, in the Federal Court of Appeal.

Senator Le Moyne: That's debatable, but if «rendu» is accepted legal terminology, I won't dispute its use here.

Mr. Archambault: The term has been in the «Guide canadien de rédaction législative» since 1979, so it could be called an established usage.

Senator Le Moyne: I'm not opposed to it, and what's more I don't see any reason to oppose it.

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Non.

Le président: L'article est-il adopté dans sa forme actuelle?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté.

L'article 66 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté.

Les articles 67 à 109 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Les articles 110 à 133 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: L'article 134 a été modifié.

Le sénateur Doody: La modification semble recevable. S'il vous faut quelqu'un pour en proposer l'adoption, monsieur le président, je le fais volontiers.

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté. L'article modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Les articles 135 à 149 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Les articles 150 et 151 pourraient être réservés.

Le sénateur Doody: Nous pourrions les étudier dès maintenant, monsieur le président.

Le président: Il est proposé que la version française de l'article 150 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant la ligne 45, à la page 77 par ce qui suit:

«et commode, de trafic entre les lignes d'un»

L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

[*Text*]

The Chairman: Does the clause as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: It is moved that the French version of clause 151 of Bill C-18 be amended by striking out line 42, page 78, and substituting the following therefor:

taire et commode, de trafic entre les lignes

Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the clause as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 152 to 156 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 157 to 182 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 183 to 196 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I move the amendment to clause 197, Mr. Chairman.

The Chairman: Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the clause as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): There are two amendments to clause 197, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes; it is also moved that the French version of clause 197 of Bill C-18 be amended by striking out lines 38 and 39, page 115, and substituting the following therefor:

a) régir la sécurité, la protection, le confort et la

Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the clause as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 198 to 203 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: On clause 204 it is moved that the French version of clause 197 of Bill C-18 be amended by striking out line 29, page 117, and substituting the following therefor:

a) régir la durée de validité des licences;

Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the clause as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 205 to 208 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 209 to 227 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[*Traduction*]

Le président: L'article modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Il est proposé que la version française de l'article 151 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant la ligne 42, à la page 78 par ce qui suit:

«taire et commode, de trafic entre les lignes

L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Les articles 152 à 156 sont-ils adoptés?

Des voix: Adopté.

Le président: Les articles 157 à 182 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Les articles 183 à 196 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je propose l'adoption de l'amendement à l'article 197, monsieur le président.

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Deux amendements ont été proposés à l'article 197, monsieur le président.

Le président: Oui; il est aussi proposé que la version française de l'article 197 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant les lignes 38 et 39 à la page 115 par ce qui suit:

a) régir la sécurité, la protection, le confort et la . . .

L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Les articles 198 à 203 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Au sujet de l'article 204, il est proposé que la version française de l'article 204 du projet de loi C-18 soit modifiée en remplaçant la ligne 29, page 117 par ce qui suit:

a) régir la durée de validité des licences;

Cet amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Les articles 205 à 208 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Les articles 209 à 227 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

[*Text*]

The Chairman: Do clauses 228 to 250 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 251 to 265 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does clause 266 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does clause 267 carry?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, this is the clause to which I had intended to propose an amendment, but the amendment that was made earlier this day to Bill C-19 would seem to satisfy the requirements that I had in mind. Consequently, I will not be moving an amendment to clause 267.

The Chairman: Does clause 267 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 268 and 269 carry?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, someone has drawn to my attention a printing error or an omission in clause 269 on page 143 of the bill. Reference is made to subsection (2), which mentions subsection (1)(a) and (b). It has been suggested that the word "or" should be inserted between those two paragraphs. Subsection (2) would then read:

(2) Subsection (1) does not apply so as to:

(a) prohibit the communication of information to a Minister of the Crown in right of Canada or an officer or employee of Her Majesty in right of Canada for the purposes of the administration of this Act; or

(b) prohibit the reporting of information . . .

and so on.

Senator Doody: The word "or" is in the text that I have.

Senator MacDonald (Halifax): It is not in this one. I have the bill as passed by the House of Commons.

Senator Doody: I have the bill as it was printed at the first reading.

The Chairman: Does the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the clause as amended carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do clauses 270 to 369 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does Schedule I carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Do the table and the provisions carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the title of the bill carry?

[*Traduction*]

Le président: Les articles 228 à 250 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Les articles 251 à 265 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: L'article 266 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 267 est-il adopté?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, c'est là l'article au sujet duquel j'entendais proposer l'adoption d'une modification, mais celle-ci a été apportée plus tôt aujourd'hui au projet de loi C-19 et semble répondre à mon intention. Donc, je ne proposerai pas de modification à l'article 267.

Le président: L'article 267 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Les articles 268 et 269 sont-ils adoptés?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, quelqu'un m'a signalé une erreur d'impression ou une omission dans l'article 269, page 148 du projet de loi. Il est fait allusion au paragraphe (2) qui comprend les alinéas (1)*a*) et *b*). On a suggéré que le mot «ou» devrait être inséré entre ces deux paragraphes. Le paragraphe (2) se lirait par suite:

(2) Le paragraphe (1) n'a pas pour effet:

a) d'empêcher la communication de renseignements à un ministre fédéral ou à un employé de Sa Majesté du chef du Canada dans le cadre de l'application de la présente loi et de la *Loi sur la statistique;* ou

b) d'interdire la communication de renseignements . . .

etc . . .

Le sénateur Doody: Le mot «ou» se trouve dans le texte que j'ai devant moi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il n'est pas dans le mien. Et j'ai le projet de loi qui a été adopté par la Chambre des communes.

Le sénateur Doody: J'ai le projet de loi qui a été imprimé lors de la première lecture.

Le président: La modification est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: L'article modifié, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Les articles 270 à 369 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: L'Annexe I est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: La table analytique est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le titre du projet de loi est-il adopté?

[*Text*]

Hon. Senators: Agreed.

Senator Macdonald (Cape Breton): I move that we report the bill as amended.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Incidentally, was a similar motion made with regard to Bill C-19?

The Chairman: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Then, if we have dealt with the texts of these bills, I would like to say a word. I think that the contribution of the parliamentary secretary to our work has been most helpful. His attitude was constructive and his attention to the uncertainties which some of had with regard to these bills was very valuable and sympathetic. Perhaps in other hands the bills would not have gone forward as easily as they did. I think that the employees of Her Majesty in the Department of Transport were also very helpful. They made a great contribution to the work of this committee.

The Chairman: Senator Stewart, I join with you in your remarks.

Mr. Thacker: May I just respond by accepting graciously your kind words. While in opposition, I had the privilege of serving on a joint committee of both houses in reviewing the Senate. We travelled this huge country of ours. In spite of the criticisms levelled against the Senate from time to time, I found that everyone who was familiar with the Senate unanimously gave evidence that the Senate is a valuable addition to our way of life and our government and that sober second thought means just that—if not by the amending bills, then by the issuance of reports. That is my perspective of the Senate, and I feel that Canadians feel strongly about it, in spite of what the media says from time to time.

The Chairman: Thank you, Mr. Thacker.

The committee continued *in camera*.

[*Traduction*]

Des voix: Adopté.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je propose que nous fassions rapport du projet de loi tel que modifié.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Cette même proposition a-t-elle été faite à l'égard du projet de loi C-19?

Le président: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Si nous en avons fini avec le texte de ces projets de loi, j'aimerais ajouter un mot. Je crois que le secrétaire parlementaire nous a apporté un précieux concours. Il a montré une attitude constructive et manifesté, envers les incertitudes que certains d'entre nous éprouvaient à l'égard de ces projets de loi, une attention précieuse et sympathique. Il se peut que, laissés en d'autres mains, ces projets de loi n'aient pas connu une étude aussi rapide. Je crois que le personnel du ministère des Transports de Sa Majesté nous ont été aussi d'un précieux concours. Ils ont généreusement contribué au travail du Comité.

Le président: Sénateur Stewart, je me joins aux remarques que vous venez de faire.

M. Thacker: Je suis confus devant vos paroles d'appréciation. Lorsque j'étais dans l'Opposition, j'ai eu l'occasion de faire partie d'un comité mixte chargé de revoir la question du Sénat. Nous avons traversé notre vaste pays. Malgré les critiques qu'on adresse de temps à autre au Sénat, j'ai constaté que tous ceux qui étaient familiers avec le Sénat n'ont pas hésité à dire qu'il constituait un apport valable à notre façon de vivre et à notre mode de gouvernement et qu'une nouvelle étude pondérée des lois veut dire exactement cela, si ce n'est pas par une modification des projets de loi, ce l'est par la rédaction de rapports. Telle est mon opinion sur le Sénat et je sais que les Canadiens y sont profondément attachés, malgré les allusions qui font de temps à autre les médias.

Le président: Merci, monsieur Thacker.

Le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.

Book Tarif
rate des livres
K1A 0S5
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

en cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Issue No. 2

Fascicule n° 2

First Session of the Thirty-fourth Parliament, 1984-85-86-87-88

Première session de la trente-quatrième législature, 1984-1987-1988

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

WITNESSES:—TÉMOINS:

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Associate Deputy Minister, Policy and Coordination;

Mr. Edward Weinberg, Economic Regulatory Reform;

From the Department of Justice:

Mr. Robert Archambault, Legal Adviser;

Mr. Jacques Pigeon, Senior Counsel, Tax Litigation Section;

Mr. A. Craig Langton, Legal Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, sous-ministre délégué, Politique et coordination;

M. Edward Weinberg, conseiller, bureau de réforme des règlements économiques;

Du ministère de la Justice:

M. Robert Archambault, avocat;

M. Jacques Pigeon, avocat-conseil, contentieux, affaires fiscales;

M. Craig A. Langton, légiste.

APPEARING:

Blaine Thacker, M.P.,
Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport

COMPARAÎT:

Blaine Thacker, député,
secrétaire parlementaire
du ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

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

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

Mr. Edward Weinberg, Economic Regulatory Reform.

From the Department of Justice:

Mr. Robert Archambault, Legal Advisor;

Mr. Jacques Pigeon, Senior Counsel, Tax Litigation Section;

Mr. A. Craig Löngsen, Legal Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint, Politique et coordination;

M. Edward Weinberg, conseiller, bureau de réforme des règlements économiques.

Du ministère de la Justice:

M. Robert Archambault, avocat;

M. Jacques Pigeon, avocat-conseil, contentieux, affaires sociales;

M. Craig A. Löngsen, légiste.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 10, 1988

Issue No. 25

First proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act

APPEARING:

Blaine Thacker, M.P.,
Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 10 mai 1988

Fascicule nº 25

Premier fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes

COMPARAÎT:

Blaine Thacker, député,
secrétaire parlementaire
du ministre des Transports

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Muir
Bosa	*Murray (or Doody)
Davey	Spivak
Langlois	Stewart
Macdonald (*Cape Breton*)	Stollery
MacDonald (*Halifax*)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Turner was added. (May 10, 1988)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Muir
Bosa	*Murray (ou Doody)
Davey	Spivak
Langlois	Stewart
Macdonald (*Cap-Breton*)	Stollery
MacDonald (*Halifax*)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Turner a été ajouté. (le 10 mai 1988)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

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

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 MAI 1988
(47)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir et Turner. (4)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

Comparaît: M. Blaine Thacker, député—secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale;

Karen Hecks, chef, Politique maritime internationale;

Mark Gauthier, avocat-conseil, Contentieux;

Margaret Penniston, adjointe parlementaire (intérimaire).

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 entreprend son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

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

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 10, 1988
(47)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir and Turner. (4)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

Appearing: Mr. Blaine Thacker, MP and Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Grant Manery, Director, International Shipping Policy;

Karen Hecks, Chief, Policy Advice—Industry, International Shipping Policy;

Mark Gauthier, Legal Counsel, Legal Services;

Margaret Penniston, Senior Parliamentary Advisor (Acting).

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee began its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Parliamentary Secretary made a statement and, together with the witnesses, answered questions.

The Committee adjourned at 9:58 a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 10, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, appearing before us this morning is Mr. Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: Honourable senators, I would like to thank you for your invitation to appear before you on Bill C-52. With me this morning is Mr. Grant Manery, Director, International Shipping Policy; Ms. Karen Hecks, Chief Policy Advisor in Industry; Mark Gauthier, Legal Counsel from the Department of Justice. As you know, we have a new minister, so we are welcoming Margaret Penniston, who is Special Advisor to the Minister of Transport.

Like you, I never cease to be amazed by the very good work that is done by our officials. Bill C-52 is another example of a bill that has been in the works for many years and has been needed in terms of public policy change. We are delighted it is able to come to a flowering stage this year. It has been the subject of broad consultations, and compromises have been made not only between government and industry, but between the federal and provincial governments at the official level. The House of Commons legislative committee made a number of amendments, which I will refer to in more detail.

I am hoping you will find this is a bill you can live with, and I am hoping you will find it satisfactory and good public policy for the country.

The purpose of the bill is to reserve for Canadians, to the greatest degree possible, all commercial marine activities taking place in Canadian waters and in waters above the continental shelf. Canada's international commitments limit the scope of this reservation permitted in the 12 to 200-mile economic zone to those commercial marine activities related to the exploration, development, production or transportation of the mineral or non-living natural resources of the continental shelf.

While the bill is 17 pages in length, the main provisions are contained in the first seven pages, clauses 1 to 12. Clauses 13 to 22 deal with the enforcement procedures. Clauses 23 to 28 cover the necessary consequential amendments. Clause 29 is the coming into force provision.

The important definitions in clause 2 of the bill are: Continential shelf of Canada, Canadian ship, non-duty paid ship, and foreign ship. The bill extends the policy of reservation of

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le 10 mai 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-52, concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Honorables sénateurs, je tiens à vous remercier de m'avoir invité à témoigner au sujet du projet de loi C-52. Je suis accompagné ce matin de M. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale; Mme Karen Hecks, chef conseil en matière de politique industrielle; de M. Mark Gauthier, conseiller juridique du ministère de la Justice. Comme vous le savez, nous avons un nouveau ministre, et nous souhaitons donc la bienvenue à Margaret Penniston, qui est conseillère spéciale auprès du ministre des Transports.

Tout comme vous, je ne cesse de m'émerveiller devant l'excellent travail accompli par nos fonctionnaires. Le projet de loi C-52, comme tant d'autres, a demandé des années d'efforts et a été nécessité par une réorientation de la politique d'intérêt publique. Nous sommes enchantés que tous ces travaux aient abouti cette année. Il a fait l'objet d'une large consultation et on a fait des compromis entre le gouvernement et l'industrie, et aussi il y a eu des compromis fédéraux-provinciaux négociés par les hauts fonctionnaires. Le comité législatif de la Chambre des communes a apporté un bon nombre d'amendements que je vais expliquers.

J'espère que ce projet de loi saura vous satisfaire et que vous estimerez que la politique qui y est proposée servira bien le pays.

Le but de ce projet de loi est de réserver le plus possible aux Canadiens toutes les activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes et dans les eaux situées au-dessus du plateau continental. Les obligations du Canada à l'échelle internationale limitent la portée de cette exclusivité, dans la zone économique allant de 12 à 200 miles aux larges des côtes, aux activités maritimes de nature commerciale liées à la recherche, à la mise en valeur, à la production et au transport de ressources minérales ou d'autres ressources non biologiques du plateau continental.

Les principales dispositions de ce texte législatif de 17 pages sont contenues dans les 7 premières pages, soit dans les articles 1 à 12. Les articles 13 à 22 traitent des modalités d'application. Les articles 23 à 28 présentent les modifications corrélatives nécessaires. L'article 29 est la disposition d'entrée en vigueur.

Les définitions les plus importantes de l'article 2 sont celles de plateau continental, navire canadien, navire non dédouané, et navire étranger. Cette politique de protection des activités

[*Text*]

domestic marine activities to include the continential shelf of Canada. You will know that the existing legislation applies only in Canadian waters, which is defined to include internal waters and waters out to the 12-limit territorial sea. The extension to the continential shelf will include those waters from the 12-mile territorial sea to the outer edge of the continental shelf or 200 miles, whichever is greater. I am sure you will agree that this is good public policy, particularly given the petroleum and mineral wealth out to our continental shelf. This bill will reserve that wealth for Canadian ships.

The definitions of "Canadian ship," "non-duty paid ship," "foreign ship" are used by clauses 4 and 5 of the bill to establish a pecking order for the search by the National Transportation Agency before permitting foreign ships to enter the coasting trade. A Canadian ship is a ship registered in Canada and either built in Canada or, if foreign built, with all applicable duties having been paid. A non-duty paid ship is foreign built, but Canadian registered, and of course the applicable duties have not been paid. All other ships are classified as foreign ships.

Honourable senators, if you would look at subclause 3(1), you will note that that is the charging clause or the general rule clause of the bill. It reserves for Canadians, to the greatest extent permitted by Canada's international obligations, all commercial marine activities, with the exception of those activities exempted by subclause 3(3). This policy has been successful over many years because some 99 per cent of goods are hauled on Canadian ships. Although there are exceptions, only one per cent of goods are hauled on foreign ships; therefore, it must be an immensely successful policy in terms of what the bill says it should do and what it in fact does do.

Subclause 3(3) provides five exemptions to marine activities that are regulated under other authorities or are required to be exempted to comply with Canada's international obligations. The original bill also exempted hydrocarbon production platforms, but the legislative committee deleted that as an exemption. Therefore, in future, hydrocarbon production platforms will have to be Canadian built unless one is not available and the applicant goes through the proper procedure to obtain a foreign-built hydrocarbon production platform. I must say that that is difficult to conceive because of the long lead time to build a platform.

The one exception, Mr. Chairman, is international cruise ships. This exemption applies to cruise ships with 250 or more overnight passenger accommodations. This is intended to encourage the international cruise industry to develop in Canada. Cruise vessels in this category operate in many parts of the world and must do so to remain competitive. The operation of these vessels in Canadian waters will attract more tour-

[*Traduction*]

maritimes canadiennes s'étend au plateau continental du Canada. Vous observerez que la loi actuelle ne s'applique que dans les eaux canadiennes, qui sont définies comme les eaux intérieures et les eaux qui ne dépassent pas la limite de 12 milles de mer territoriale. En ajoutant le plateau continental, on inclura les eaux situées au-delà de la limite de 12 milles de mer territoriale jusqu'à la toute fin du plateau continental ou jusqu'à 200 milles, selon ce qui est le plus loin. Je suis sûr que vous ne manquerez pas de trouver que c'est une bonne politique d'intérêt publique, surtout si l'on songe à toutes les richesses en pétrole et en minéraux que contient notre partie du plateau continental. En vertu de ce projet de loi, cette richesse sera réservée aux navires canadiens.

Les définitions de «navire canadien», «navire non dédouané», «navire étranger» sont reprises aux articles 4 et 5 du projet de loi pour établir un ordre de préséances que devra respecter l'Office national des transports lorsqu'il effectuera des perquisitions en vue de permettre à des navires étrangers de pénétrer dans la zone de cabotage. Un navire canadien est un navire immatriculé au Canada et construit au Canada ou à l'étranger; dans ce dernier cas, tous les droits doivent avoir été payés. Un navire non dédouané est un avire construit à l'étranger, mais immatriculé au Canada, et à l'égard duquel tous les droits et taxes n'ont pas été acquittés. Tous les autres navires sont des navires étrangers.

Honorables sénateurs, si vous voulez bien examiner le paragraphe 3(1), vous verrez qu'il définit le motif d'accusation ou qu'il énonce la règle générale. On y réserve aux Canadiens, dans la limite la plus grande permise par les obligations internationales du Canada, toute activité maritime de nature commerciale, à l'exception de celles qui sont exemptées au paragraphe 3(3). Cette ligne de conduite a donné d'excellents résultats pendant de nombreuses années parce que quelque 99 p. 100 des marchandises sont transportées à bord de navires canadiens. À quelques exceptions près, seulement 1 p. 100 des marchandises sont transportées à bord de navires étrangers. On peut donc dire que c'est une immense réussite, si l'on compare l'objectif du projet de loi et ce qui se passe dans la réalité.

Le paragraphe 3(3) prévoit cinq exceptions aux activités maritimes réglementées par d'autres compétences ou qui doivent être exemptées pour que le Canada puisse remplir ses obligations internationales. Dans le projet de loi initial, on exemptait également les plates-formes de production d'hydrocarbures, mais le Comité législatif a décidé de ne plus en faire une exemption. Par conséquent, les futures plates-formes de produit d'hydrocarbures devront être de fabrication canadienne à moins qu'en cas de nécessité absolue le requérant ne consente à faire toutes les démarches appropriées pour obtenir une plate-forme de production d'hydrocarbures de fabrication étrangère. Je dois dire que c'est difficile à concevoir étant donné tout le temps qu'il faut pour construire une plate-forme.

La principale exception, monsieur le président, est celle qui est faite pour les navires de croisière internationale. Cette exception s'applique aux navires de croisière qui offrent un logement pour la nuit à au moins 250 passagers. On veut ainsi stimuler la croissance de l'industrie des croisières internationales au Canada. Les navires de croisière qui entrent dans cette catégorie vont obligatoirement dans de nombreuses parties du

[*Text*]

ists to Canada to the benefit of our many Canadian cities. The House legislative committee, though, increased the number from 100 to 250 in order to give better protection to a potential—although I hope real—domestic cruise ship industry.

The domestic cruise ship industry is a growing industry, and vessels in this category will continue to be protected. For purposes of Bill C-52, this category includes vessels with less than 250 accommodations. While these vessels operate only during the Canadian summers, they provide employment for Canadians for their construction, maintenance and operation.

Clause 4 allows a foreign ship to enter the coasting trade if neither a suitable Canadian ship nor a suitable non-duty paid ship is available.

Clause 5 allows a non-duty paid ship to enter the coasting trade if no suitable Canadian ship is available. The act requires that duty be paid for the time period that any foreign ship is used.

Clause 6 provides for a notice period of 14 days before the Minister of National Revenue may issue a licence for a foreign or a non-duty paid ship to enter the coasting trade unless he is of the opinion that there are special circumstances that justify a shorter notice period. This provision will allow Canadian ship owners to adjust the scheduling of their ships to maximize their carriage of Canadian cargos.

Once again, Mr. Chairman, this clause was amended by the House legislative committee to add the 14-day provision. This provision had not been included in the past statutes.

Clause 7 prevents the Minister of National Revenue from establishing terms and conditions in the licence. Such terms and conditions would normally include the service or activity to be performed, the place or places where the service or activity is to be performed, and the period for which the licence is valid. This period cannot exceed 12 months.

Clause 8 was added by the House legislative committee. It authorizes the Governor in Council to establish, by regulation, the maximum number of licences issued under clauses 4 and 5. This provision will provide additional protection for the ship building industry if circumstances warrant this action.

Clauses 9, 10 and 11 set out the function and powers of the National Transporation Agency. The agency will continue the functions that it performs under the current legislation and will retain the equivalent powers.

Clause 12 was added by the House legislative committee to give the Minister of Transport appropriate powers to deal with unfair practices by a government of another country. This provision is similar to the provisions set out in the National Transporation Act, section 156 for the rail mode.

The enforcement provisions are set out in clauses 13 to 22. These provisions are similar to provisions in other statutes.

[*Traduction*]

monde s'ils veulent demeurer concurrentiels. Si ces navires baignent dans nos eaux, ils attireront plus de touristes au Canada et de nombreuses villes en profiteront. Le Comité législatif de la Chambre a cependant porté le nombre de 100 à 250 pour mieux protéger notre embryon d'industrie de croisière, qui se développera je l'espère.

Cette industrie, en effet, est en pleine expansion au Canada, et les navires de cette catégorie continueront à être protégés. Aux fins du projet de loi C-52, cette catégorie comprend les navires qui peuvent offrir un logement pour la nuit à moins de 250 personnes. Bien que ces navires ne soient exploités que pendant l'été au Canada, c'est une industrie qui offre des emplois aux Canadiens dans les domaines de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de ces navires.

L'article 4 autorise un navire étranger à faire du cabotage s'il n'existe pas de navire canadien ou non dédouané qui puisse assurer le service.

L'article 5 autorise un navire non dédouané à faire du cabotage s'il n'existe pas de navire canadien qui soit disponible pour assurer le service. Il faut toutefois que les droits et taxes soient acquittés pour l'utilisation temporaire du navire au Canada.

L'article 6 prévoit une période d'avis de 14 jours avant que le ministre du Revenu national puisse délivrer une licence qui permettra à un navire étranger ou non dédouané de faire du cabotage, à moins qu'il juge que certaines conditions spéciales l'autorisent à raccourcir cette période. Ainsi, les propriétaires de navires canadiens pourront adapter les itinéraires de leurs navires pour maximiser leur transport de cargaisons canadiennes.

Cet article aussi, monsieur le président, a été amendé par le Comité législatif de la Chambre, qui a ajouté le délai de 14 jours. Cette disposition ne figurait pas dans l'ancienne loi.

L'article 7 autorise le ministre du Revenu national à accorder une licence assortie de conditions, notamment en ce qui concerne la nature du service ou des activités dont peut se charger le navire étranger, le ou les lieux desservis et la durée des licences, de 12 mois au maximum.

L'article 8 a été ajouté par le Comité législatif de la Chambre. Il autorise le gouverneur en conseil à fixer, par règlement, le nombre maximal de licences qui peuvent être délivrées en vertu des articles 4 et 5. On veut ainsi mieux protéger l'industrie de la construction navale.

Les articles 9, 10 et 11 énonçent le rôle et les pouvoirs de l'Office canadien des transport. Celui-ci continuera donc de s'acquitter de la même mission que celle qui lui est confiée sous le régime de la loi actuelle et il conservera des pouvoirs équivalents.

L'article 12 a été ajouté par le Comité législatif de la Chambre afin de donner au ministre des Transports des pouvoirs appropriés pour réagir aux pratiques injustes utilisées par le gouvernement d'un autre pays. Cette disposition ressemble à celle qu'on peut retrouver dans la Loi nationale sur les transports à l'article 156 qui traite du mode ferroviaire.

Les dispositions relatives au contrôle d'application figurent aux articles 13 à 22 et sont semblables à celles d'autres lois.

[*Text*]

Clause 14, subclause (1) is based upon section 737 of the Canada Shipping Act, as amended by Bill C-39, which you dealt with some months ago. Clause 14 subclause (2) is similar to subsection 24(2) of the Shipping Conferences Exemption Act 1987, again a statute which you dealt with in this committee, and clause 15 is based upon section 744(1) of the Canada Shipping Act as amended by Bill C-39. Similarly, clause 17 is based on section 745, added by the legislative committee; clauses 18 and 19 on section 736; and subclause 22(2) on subsection 742(3). Subclause 22(1) is based upon subsection 115(1) of the Canada Customs Act.

Mr. Chairman, the legislative committee increased the fines to $50,000 from $25,000. Just for your information, the legislative committee sat for some ten days. We heard 23 witnesses. We made seven amendments, three from the government, three from the Liberal Party and one from the New Democratic Party.

While a great deal of agreement has been achieved among interested parties, you will find that some specific witnesses will have some specific amendments they would like you to consider. I must say, Mr. Chairman, that we are trying to balance the interests of many thousands of shippers against the interests of a much smaller number of ship owners and pilots who would use those ships, and I think you will find, when you hear the evidence, just as our legislative committee did, that the officials have done a very good job on balancing these interests.

We did take seven more amendments that were more reflective of the political reality but we felt, in the legislative committee and, I believe, with all party agreement, that we could not go much farther. The Liberal Party put forth an amendment dealing with ownership; if that is raised here, I think you will find our answer to be just as solid as it was at the legislative committee, that it was just inappropriate to try to achieve that element of public policy in this statute rather than by changing the Canada Shipping Act itself.

I believe the bill, Mr. Chairman, reserves of our fellow Canadians, to the greatest extent possible, all commercial marine activities in waters under Canadian jurisdiction. It provides for the use of foreign flag ships when there are no suitable Canadian ships available and it provides for a 14-day notice period before a licence may be issued permitting a foreign flag ship or a non-duty paid ship to enter the Canadian coasting trade. I believe that the passage of this bill will be good for the public policy of Canada and I am prepared to try to answer any questions you might have. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Thacker. Any questions, Senator MacDonald?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Thacker, it is good to have you back with us again. Thank you very much for the presentation. We understand that we intend to have three sessions on this bill on three consecutive Tuesdays, this being the first, and that it might be necessary to ask you to come back on the final day, which would be, of course, May 24, but that does not, at this stage of the game, appear to be necessary; I

[*Traduction*]

Le paragraphe 14(1) est fondé sur l'article 737 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui a été modifiée par le projet de loi C-39, sur lequel d'ailleurs vous vous êtes penchés il y a quelques mois. Le paragraphe 14 (2) s'apparente au paragraphe 24 (2) de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes que vous avez aussi examinée, et l'article 15 est basé sur le paragraphe 744 (1) de la Loi sur la marine marchande du Canada, modifiée par le projet de loi C-39. De même, l'article 17 repose sur l'article 745, ajouté par le Comité législatif; les articles 18 et 19 s'inspirent de l'article 736 et le paragraphe 22 (2), du paragraphe 742(3). Le paragraphe 22 (1) se modèle sur le paragraphe 115(1) de la Loi sur les douanes.

Monsieur le président, le Comité législatif a fait passer les amendes de 25,000 $ à 50,000 $. À propos, il a siégé pendant une dizaine de jours. Nous avons entendu 23 témoins et nous avons apporté 7 amendements, soit 3 du gouvernement, 3 du Parti libéral et un du Nouveau Parti démocratique.

Bien que dans l'ensemble tous les parties intéressées semblaient d'accord, il est arrivé que certains témoins aient désiré faire valoir des amendements précis. Je dois dire, monsieur le président, qu'il nous a fallu mettre dans la balance les intérêts de milliers d'expéditeurs et ceux d'un nombre beaucoup plus restreint de propriétaires et capitaines qui utiliseraient ces navires. Je pense que, comme notre Comité législatif, vous ne pourrez pas manquer de constater que les rédacteurs du texte en sont arrivés à un compromis équitable.

Nous avons bien accepté 7 autres amendements qui nous semblaient plus près de la réalité politique, après quoi, nous tous du comité législatif, avons eu l'impression que nous ne pouvions faire beaucoup plus, et je crois que tous les partis étaient d'accord là-dessus. Le parti libéral a proposé un amendement au sujet de la propriété; si la même proposition est faite ici, c'est avec autant de fermeté que nous affirmerons qu'il est inapproprié d'essayer d'introduire cet élément dans ce projet de loi au lieu de carrément changer la Loi sur la marine marchande du Canada elle-même.

J'estime, monsieur le président, que ce projet de loi réserve le plus possible à nos concitoyens toutes les activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes. Il autorise l'utilisation de navires étrangers lorsqu'il n'y a pas de navires canadiens adéquats disponibles et il prévoit une période d'avis de 14 jours avant qu'une licence puisse être délivrée pour permettre à un navire étranger, ou non dédouané, de faire du cabotage. Je pense que l'adoption de ce projet de loi ira dans le sens de la politique d'intérêt public du Canada et je suis disposé à essayer de répondre à toutes vos questions. Merci.

Le président: Merci, Monsieur Thacker. Y-a-t-il des questions, sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Thacker, c'est avec plaisir que nous vous accueillons à nouveau. Je vous remercie beaucoup de votre exposé. On nous informe qu'il y aura trois séances pour l'étude de ce projet de loi, trois mardis consécutifs, à commencer par aujourd'hui, et qu'il pourra être nécessaire de vous demander de revenir à la dernière séance, qui aurait lieu le 24 mai, mais pour l'instant, cela ne semble

[*Text*]

hope that it is not going to be. I just have a couple of questions on the amendments. One of them, you might just elaborate on. You touched on it but I did not quite understand the business of the Conservative amendment raising the exemption limit to 250 from 100. Was that to protect local competition? What was the rationale? I did not quite understand that.

Mr. Thacker: Yes. If you don't mind, I will ask Mr. Manery to elaborate on that because he knows the industry inside out and backwards.

Mr. Grant Manery, Director, International Shipping Policy, Department of Transport: The cruise industry can really be looked at in two classes, one of which we could call the international class, which would be the type that would call at Canada during the summers and operate at other times of the year in other parts of the world, in the Mediterranean and so on. That class we have designated to be over 250.

Senator MacDonald (Halifax): You would like to have the *Queen Elizabeth* dropping in at Halifax?

Mr. Manery: Yes. The smaller vessels are the ones that operate in the Great Lakes. They have just a summer operation. In the winter they tie up. During the hearings that we had, we were told by one of the operators in the Great Lakes system that he was now building a vessel that would have 100 overnight accommodations but that would be used in the St. Lawrence and the Great Lakes just for the summer operation, and he felt that he should be protected.

Senator MacDonald (Halifax): I see.

Mr. Manery: The legislative committee agreed and so they raised the level from 100 to 250. When we initially dealt with this provision and consulted with the industry, they recommended to us that we use the overnight accommodations as the appropriate means of distinguishing between these two classes and they said something around 100 would be fine, because, so far as they understood, there were still no overnight accommodations in the Great Lakes type of operation and for the other type there were 300 or more; so when the committee raised it to 250 we still felt that we were below what the international class was saying they required in order to operate. We were below the 300 and we have now moved it up to 250 to protect the Great Lakes operators.

Senator MacDonald (Halifax): Another amendment deals with the retaliatory action against unfair practices by other countries. I do not consider this amusing, although I suppose it is necessary, but it refers there to clause 12, which says that, when somebody has been naughty or they think he has been engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices, then they designate two ministers to seek elimination of those practices through consultation. It goes on in the next subclause to say that, where the consultation fails, then the Governor in Council may, on the recommendation of these two ministers, take such action as the Governor in Council considers appropriate. I suppose it is necessary to put this in. I just thought that the Governor in Council had the power to take action whenever the Governor in Council saw fit, regardless of the

[*Traduction*]

pas nécessaire; j'espère que ce ne le sera pas non plus. J'aimerais vous poser quelques questions au sujet des amendements. Dans un cas, vous n'aurez qu'à me donner des précisions. Vous en avez parlé, mais je n'ai pas tout à fait compris pourquoi les Conservateurs avaient voulu porter la limite d'exemption de 100 à 250. Était-ce pour protéger la concurrence locale? Quelle en était la raison? Je n'ai pas très bien saisi.

M. Thacker: Oui. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais demander à M. Manery de préciser ce point parce qu'il connaît cette industrie de fond en comble.

M. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale, Transports Canada: L'industrie des croisières comporte en fait 2 catégories, dont celle qu'on pourrait appeler la catégorie internationale, c'est-à-dire les navires qui viennent au Canada pendant l'été et qui, pendant les autres saisons, sillonnent d'autres parties du monde, par exemple la Méditerrannée. Nous avons fixé le chiffre de 250 pour cette catégorie.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous aimeriez que le *Queen Elisabeth* s'arrête à Halifax?

M. Manery: Oui. Les plus petits navires se retrouvent dans les Grands Lacs. Ils ne sont exploités que l'été. L'hiver, ils sont en cale sèche. Au cours des audiences, un des exploitants du système des Grands Lacs nous a dit qu'il était en train de construire un navire qui pourrait offrir un logement pour la nuit à 100 personnes, mais qui serait utilisé sur le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs uniquement l'été et il voulait être protégé.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vois.

M. Manery: Le Comité législatif a donc décidé de hausser ce nombre de 100 à 250. Lorsque nous avons commencé à étudier cette disposition et avons consulté l'industrie, cette dernière nous a recommandé d'utiliser les possibilités de logement la nuit pour bien distinguer les deux catégories. Les porte-parole du secteur nous ont proposé le chiffre 100 comme pivot, car à leur connaissance, un tel service n'était pas encore offert dans les Grands Lacs, tandis que c'était 300 ou plus pour l'autre catégorie, de sorte qu'avec le nombre de 250 que le Comité avait proposé, nous étions en-deçà du chiffre dont les exploitants de la catégorie internationale disent avoir besoin pour être rentables. C'est pourquoi nous avons porté ce nombre à 250 pour protéger les exploitants des grands Lacs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Un autre amendement a trait aux mesures de représailles qui peuvent être prises contre un pays qui a agi déloyalement. Cela n'a rien d'amusant, quoique je suppose que c'est nécessaire, mais il en est question à l'article 12 qui dispose que lorsque quelqu'un se livre à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives, il faut désigner deux ministres qui procéderont à des consultations en vue de faire cesser ces pratiques. Le paragraphe suivant prévoit qu'en cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, sur recommandation de ces deux ministres, prendre les mesures qu'il estime indiquées. Je présume qu'il faut apporter cette précision. Je pensais simplement que le gouverneur en conseil avait le pouvoir de prendre les mesures qu'il estimait indiquées, en toutes circonstances. Est-ce un amendement nécessaire, à votre avis?

[*Text*]

circumstances. Is this a necessary amendment, in your opinion?

Mr. Thacker: Yes. We put that in in the National Transportation Act and on the justice side we put it in some justice bills, too, to give to the Minister of Justice some power to retaliate against unfair action by other countries. I think it is just part of the global international political scene that you have to signal to other countries, before they gouge you, that, if they do it, you can fight back. It just seems to be part of the necessary regime now.

Senator MacDonald (Halifax): All right.

Mr. Thacker: Indeed, the committee itself would have been interested in putting in the ownership clause to try to signal that type of thing, too, but this was just an inappropriate bill in which to do it.

Senator MacDonald (Halifax): All right. That would have been, Mr. Thacker, my third question; could you then elaborate a little bit on that ownership question? You indicate that, yes, this was the Liberals' suggestion, a Liberal amendment, and you said that you did not think that it was appropriate that any ownership provision, if desirable, should be included in Bill C-52. Could you tell us more about that?

Mr. Thacker: Well, it really came from the Dominion Marine Association. I will ask Mr. Manery to explain the background, which is interesting, and explain why it would not fit in the proper parts of this bill and how it would not achieve what we wanted it to, and how we were then blocked procedurally as well.

Mr. Manery, would you kindly set that out for us?

Mr. Manery: The Dominion Marine Association was essentially concerned that in the Upper Lakes the Americans would have the advantage over the Canadians, where they have 1,000-foot lakers and we do not. We have only vessels that meet the lock size, 750-foot vessels, so they would have the advantage of the economies of scale. The DMA would like to have a provision similar to that in the United States, which they feel would then put them on a level playing field with the United States; that requirement would be to have 75 per cent ownership, which is what exists in the United States. Now, to put that in the coasting trade bill would be difficult, because clause 3 is the part where we set out the prohibition. We say that is a section where it must be Canadian vessels. If you try to put in a definition of Canadian vessel as having 75 per cent ownership, after clause 3, then you only catch those groups when you are looking for a foreign vessel, which would mean you would look, then, at all those Canadian vessels that had 75 per cent ownership when you were about to issue a licence for a foreign vessel. That would only apply, then, to one per cent of the coastal trade and, therefore, it would not really make sense to do that.

If one tried to do that by way of the definition, or by way of clause 3, then one still has the problem that this would apply to coastal trade and all of the rest of the ownership provisions are

[*Traduction*]

M. Thacker: Oui. Nous avons apporté cette précision—dans la Loi nationale sur les transports, et aussi dans des projets de loi de la justice, pour donner au ministre de la Justice le pouvoir d'user de représailles contre toute pratique injuste de la part d'autres pays. Je pense qu'il est de bon ton en politique internationale, et même nécessaire maintenant, de prévenir les autres pays qu'on peut rétorquer en cas d'attaque.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Fort bien.

M. Thacker: En fait, le Comité lui-même aurait bien aimé insérer une clause ayant trait à la propriété dans cette même ligne d'action, mais ce n'était pas opportun de le faire dans ce texte précis.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Très bien. J'allais justement poser cette question en troisième lieu, monsieur Thacker, et j'aimerais que vous m'en disiez plus long sur la propriété? Vous nous avez dit que c'était bien une proposition des libéraux, un amendement des libéraux, et vous avez dit qu'il vous semblait inapproprié d'insérer dans le projet de loi C-52 une telle disposition. Pourriez-vous m'en dire davantage?

M. Thacker: Eh bien, c'est en fait une proposition de la *Dominion Marine Association.* Je demanderai à M. Manery de vous expliquer ce qui s'est passé, car c'est intéressant, et de vous dire aussi pourquoi elle ne pouvait être insérée dans les parties appropriées du projet de loi, pourquoi elle ne pouvait répondre à nos attentes, et comment nous en avons aussi été empêchés sur le plan de la procédure.

Monsieur Manery, auriez-vous l'obligeance de tout nous raconter cela?

M. Manery: La *Dominion Marine Association* craignait essentiellement que dans la partie supérieure des Grands lacs, les Américains n'aient l'avantage sur les Canadiens, car ils ont dans ces eaux des navires de 1 000 pieds et nous n'en avons pas. Nos navires sont tous construits de façon à pouvoir s'adapter aux écluses et mesurent 750 pieds de long, afin de réaliser des économies d'échelle. La *Dominion Marine Association* aimerait être protégée par une disposition semblable à celle qu'on retrouve aux États-Unis, et qui la mettrait sur un pied d'égalité avec les Américains. Elle voulait donc faire adopter une exigence de 75 p. 100 de propriété, exigence qui existe déjà aux États-Unis. Or, il serait difficile d'insérer une telle exigence dans un projet de loi sur le cabotage, car l'article 3 est l'article d'interdiction. Dans cet article, il est question de navires canadiens uniquement. Si l'on essaie de préciser qu'un navire canadien doit avoir 75 p. 100 de propriété canadienne, après l'article 3, cela s'appliquerait uniquement à l'octroi d'une licence à un navire étranger. En effet, on ne se préoccuperait des navires qui auraient 75 p. 100 de propriété canadienne seulement au moment de délivrer une licence à un navire étranger. Cela ne s'appliquerait donc qu'à un pour cent du cabotage et par conséquent, ce serait une mesure tout à fait insensée.

Si l'on tentait de procéder par une définition ou par une modification de l'article 3, il n'en resterait pas moins que cela s'appliquerait au cabotage, tandis que toutes les autres disposi-

[*Text*]

contained in the Canada Shipping Act, Part I. So we would have an anomaly between the two. The most appropriate way to do that would be by way of the Canada Shipping Act, Part I.

Senator MacDonald (Halifax): If that were considered to be desirable.

Mr. Manery: Yes.

Senator Muir: Mr. Thacker, like Senator MacDonald, I am pleased to see you here again. You usually have all of the answers. You do your homework and are well prepared. I have only a couple of questions to ask you.

Mr. Manery keeps referring to the Great Lakes. When the bill was drafted consideration was given to the west coast and the east coast.

Many cruise ships go into Sidney Harbour. As I understand it, this bill will have no effect whatsoever on the number of cruise ships going into Sidney Harbour. Some remain in Sidney Harbour for four or five days, which means a great deal to the local economy. Will this bill affect that in any way?

Mr. Thacker: Definitely not, Senator Muir. International cruise ships are always welcome. This bill only applies to ships that go from one Canadian port to another, what is called our domestic coast. So there is no worry on that at all.

Senator Muir: I am glad to have that answer. I remember an older gentleman who used to be here who always said "never ask a question unless you know the answer".

Mr. Thacker: I have been in the courts and been burnt many times when I did not follow that rule.

The Chairman: If there are no further questions, allow me to thank the witnesses on behalf of the members of the committee.

Since no other witnesses are scheduled to appear before the committee this morning, the meeting is adjourned. The next meeting of the committee will be on Tuesday, May 17, 1988 at 9.30 a.m.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

tions sur la propriété se trouvent dans la Partie I de la Loi sur la marine marchande du Canada. La même réalité n'aurait pas la même portée dans les deux textes législatifs. Il serait donc plus sage de changer la Partie I de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Si c'était jugé souhaitable.

M. Manery: Bien sûr.

Le sénateur Muir: Monsieur Thacker, tout comme le sénateur MacDonald, je suis heureux de vous revoir parmi nous. Vous avez habituellement réponse à tout. Vous êtes consciencieux et vous vous êtes bien préparé. Je n'ai que quelques questions à vous poser.

M. Manery ce cesse de parler des Grands Lacs. Pourtant, au moment de la rédaction du projet de loi, on songeait plutôt à la côte Ouest et à la côte Est.

Un grand nombre de navires de croisière accostent au port de Sidney. Si je comprends bien, ce projet de loi ne limitera en rien leur nombre. Certains d'entre eux y séjournent pendant quatre ou cinq jours, ce qui aide énormément à l'économie locale. Cette mésure aura-t-elle un effet négatif quelconque?

M. Thacker: Absolument pas, sénateur Muir. Les navires de croisière internationale sont toujours les bienvenus. Ce projet de loi ne s'applique qu'aux navires qui vont d'un port canadien à un autre, ce que l'on appelle notre cabotage. N'ayez donc aucune crainte.

Le sénateur Muir: Je suis heureux de vous l'entendre dire. Je me souviens d'un vieux monsieur qui avait l'habitude de nous recommander ici même de ne jamais poser de questions à moins d'en connaître la réponse.

M. Thacker: Devant les tribunaux, je me suis mordu les doigts plusieurs fois pour avoir désobéi à cette règle.

Le président: S'il n'y a plus de questions, permettez-moi de remercier les témoins au nom des membres du Comité.

Comme aucun autre témoin ne doit comparaître devant le Comité ce matin, la séance est levée. La prochaine réunion du Comité aura lieu le mardi 17 mai 1988 à 9 h 30.

La séance est levée.

Canada Post Corporation / Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Business Reply Reply Réponse d'affaires
0102683120 0102683120
Ottawa
If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group – Publishing
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada – Édition
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

Second proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Canadian Marine Activities Act

Deuxième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, loi sur le cabotage et les activités canadiennes dans le domaine maritime

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

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Grant Manery, Director, International Shipping Policy;

Karen Hecks, Chief, Policy Advice—Industry, International Shipping Policy;

Mark Gauthier, Legal Counsel, Legal Services;

Margaret Penniston, Senior Parliamentary Advisor (Acting).

Du ministère des Transports:

Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale;

Karen Hecks, chef, Conseil en matière de politique Industrie, Politique maritime internationale;

Mark Gauthier, avocat-conseil, Contentieux;

Margaret Penniston, adjointe parlementaire (intérimaire).

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 17, 1988

Issue No. 26

Second proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 17 mai 1988

Fascicule nº 26

Deuxième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

29508

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams
Bell
Bosa
Davey
Langlois
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald (*Halifax*)
*MacEachen
(or Frith)
Muir
*Murray (or Doody)
Spivak
Stewart
Stollery
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams
Bell
Bosa
Davey
Langlois
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald (*Halifax*)
*MacEachen
(ou Frith)
Muir
*Murray (ou Doody)
Spivak
Stewart
Stollery
Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

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

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 MAI 1988
(48)

(*Texte*)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner, président suppléant.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), et Turner (3)

Également présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

Témoins:

Du Council of Forest Industries of British Columbia:

M. G. E. Bennett, vice-président;

M. Robert J. Toporowski, président du comité de la politique nationale du transport.

De l'Association canadienne des industries maritimes:

M. J. Y. Clarke, président.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988, poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le greffier informe le Comité que le président et le vice-président sont absents pour raison majeure.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose,

Que durant l'absence du président et du vice-président, l'honorable sénateur Turner préside le Comité.

En conséquence, l'honorable sénateur Turner occupe le fauteuil.

M. Bennett dépose un document (*pièce justificative TC-26-1*), fait une présentation et avec son témoin, répond aux questions.

M. Clarke dépose un document (*pièce justificative T.C.-26-2*), fait une présentation et répond aux questions.

À 10 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 17, 1988
(48)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Turner (3).

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

Witnesses:

From the Council of Forest Industries of British Columbia:

Mr. G. E. Bennett, Vice-President;

Mr. Robert J. Toporowski, Chairman, National Transportation Policy Committee.

From the Canadian Maritime Industries Association:

Mr. J. Y. Clarke, President.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in order marine activities of a commercial nature.

The Clerk informed the Committee that the Chairman and Vice-Chairman were absent for important reasons.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved—

That in the absence of the Chairman and Vice-Chairman, the Honourable Senator Turner chair the Committee.

Consequently, the Honourable Senator Turner was in the chair.

Mr. Bennett tabled a document (*exhibit TC-26-1*), made a presentation and, along with his witness, answered questions.

Mr. Clarke tabled a document (*exhibit TC-26-2*), made a presentation and answered questions.

The Committee adjourned at 10:30 a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 17, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Mr. André Reny, Clerk of the Committee: Honourable senators, I have just received a call from the office of Senator Langlois saying that he is sick. The deputy chairman, Senator Muir, is also sick and cannot attend the meeting either.

Senator Macdonald (Cape Breton): I move that Senator Turner take the chair for this meeting.

Mr. Reny: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Charles Turner (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: Honourable senators, we have with us, from the Council of Forest Industries of British Columbia, Mr. G.E. Bennett and Mr. Robert J. Toporowski.

Mr. Bennett, I understand you would like to make some opening comments.

Mr. G. E. Bennett, Vice-president, Council of Forest Industries of British Columbia: Mr. Chairman and honourable senators, we are very happy to be here and to present the position of the Council of Forest Industries of British Columbia with respect to Bill C-52. We are very sorry to hear of the sickness of the chairman and the deputy chairman.

Our written submission has been filed with the clerk. It is not our intention to read that submission, as we understand that it will form part of the proceedings of this committee. However, there are a couple of points that are important to us that we would like to dwell upon. The length and breadth of COFI's activities are fairly suitably described in the submission. Let me say at this point that we represent the forest industry in British Columbia in a wide range of activities, including transportation.

To summarize our position with respect to Bill C-52, we have just one area of interest, and that is intercoastal trade between the west coast and the east coast of Canada that transits the Panama Canal. We wish to make it clear that we take no exception to any other aspect of Bill C-52. Regarding intercoastal trade, it is the contention of the forest industry that the characteristics and nature of shipping between Canada's east and west coast take on all the characteristics of international shipping. The traffic moves on the high seas. It transits the Panama Canal, and it moves in the types and sorts of vessels that are not used or even available elsewhere in Canadian shipping. The traffic only approaches the coast of Canada at each end of a 7,000-mile journey. Our position basi-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 17 mai 1988

[*Traduction*]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 9 h 30 pour étudier le projet de loi dont il a été saisi, le Projet de loi C-52 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

M. André Reny, greffier du comité: Honorables sénateurs, je viens de recevoir un appel m'annonçant que le sénateur Langlois est malade. Le vice-président du comité, le sénateur Muir, est malade aussi, ce qui signifie que nous n'avons pas de président.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je propose que le sénateur Turner préside cette séance.

M. Reny: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Charles Turner (*président suppléant*) préside la séance.

Le président suppléant: Nous entendrons aujourd'hui des représentants du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, M. G.E. Bennett et M. Robert J. Toporowski.

Monsieur Bennett, je crois comprendre que vous voulez faire une déclaration liminaire.

M. G.E. Bennett, vice-président, Council of Forest Industries of British Columbia: Nous sommes très heureux d'avoir la possibilité de témoigner devant votre comité, monsieur le président, au sujet du Projet de loi C-52. Nous regrettons d'apprendre que le président et le vice-président du comité sont malades.

Nous avons adressé le texte de notre mémoire au greffier du comité et nous n'avons donc pas l'intention de le lire, in extenso, étant donné qu'il sera ajouté en annexe au procès-verbal de la séance. Il nous paraît plus utile d'exposer de manière plus détaillée notre position sur les points les plus importants. La nature et les activités de notre organisation, le COFI, sont assez bien décrites dans le mémoire, je crois. Je dirai tout simplement que nous représentons les multiples branches de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique, notamment la branche transport.

En ce qui concerne le Projet de loi C-52, nous n'avons qu'un souci important: le transport maritime intercôtier Est-Ouest, transitant par le canal de Panama. Qu'il soit donc bien entendu que nous ne soulevons aucune objection sur aucun autre aspect du Projet de loi. Par contre, pour ce qui est du transport intercôtier, nous affirmons que ses caractéristiques fondamentales l'assimilent complètement au transport maritime international. En effet, les marchandises sont transportées en haute mer au moyen de navire qu'il serait impossible d'utiliser, ou même de trouver, dans d'autres services maritimes canadiens, et elles transitent par le canal de Panama, ce qui représente un trajet de plus de 7,000 milles.

[*Text*]

cally is that the shipping between both coasts of Canada through the Panama Canal has all the characteristics on international movement.

What the forest industries and other resource industries in Western Canada require is the consistent availability of a water alternative to Eastern Canada. This consistency is important to us because it would give us an element of competition to railway transportation, which has a virtual monopoly on transcontinental shipping of resource traffic within Canada. Such consistency is required so that we can plan shipping programs to utilize any vessel that happens to come into position at any time. Finally, we need it in order to be able to use that type of shipping in conjunction with the same type of vessels to which we have free access in servicing our markets on the U.S. east coast, where we have to use international ships in order to be competitive. We have these options in every market we serve except the market here in Eastern Canada. Our competition in every other country with whom we compete, including the United States, has the option of serving east coast markets here in Canada in any ship they choose. Canadian producers of forest products on the west coast of Canada are the only industries forced to use Canadian ships.

Our position is simply this: Exempt from the coastal trade bill shipments between Canada's west coast and east coast which transit the Panama Canal. This is nothing more than the Honourable Otto Lang intended to pursue in 1977 when he was Minister of Transport through draft legislation that he had in place. Unfortunately, it got lost in the priority shuffle. We have been consistent in this position in the last 15 years, at least, in my experience.

We have examined the proceedings of the hearings on Bill C-52 by the House of Commons Standing Committee on Transport, wherein we claim that Canadian ships are unattainable and unavailable for intercoastal trade. We found that the Council of Forest Industries was the only party on record in those hearings that even addressed the issue of intercoastal trade. We found that the issue was discussed only one other time during those hearings, and that was when one of the members of the committee pressed one of the witnesses, the president of the Dominion Marine Association, who, in fact, agreed with the council's position that these types of ships are not obtainable or available for trade between the east coast and the west coast of Canada. That witness also said that he still wants the trade reserved because, as he claimed, Canadian shipowners may some day have ships available and wish to participate in that trade. We feel that two points arise out of that position. First, we find it to be greedy, bare-faced protectionism. Secondly, it would deny the west coast resource industry a marine alternative, now and forever, for a competitive trasportation system, for the flimsy reason that Canadian shipowners just might have ships available and might some day want to participate.

[*Traduction*]

Ce que réclament les industries forestières et les autres industries des ressources naturelles des provinces de l'Ouest, c'est l'accès permanent à un service de transport sur eau vers l'Est canadien. Nous voulons que cet accès soit permanent car cela garantira un minimum de concurrence aux sociétés de chemins de fer, qui détiennent actuellement un quasi-monopole sur le transport transcontinental des ressources naturelles à l'intérieur du Canada. Ce service de transport par eau nous est indispensable pour nous permettre de planifier nos programmes de transport en utilisant n'importe quel navire positionné au bon endroit, à n'importe quel moment. Finalement, nous avons besoin d'un tel service pour coordonner nos transports vers l'Est canadien avec les types de navires auxquels nous avons librement accès pour desservir nos marchés de la côte Est des États-Unis, car nous devons alors utiliser des navires internationaux pour être compétitifs. De fait, nous disposons de trois options pour desservir chacun de nos marchés, sauf celui de l'Est canadien. Dans tous les autres pays où nous sommes présents, y compris aux États-Unis, nos concurrents ont la possibilité de desservir les marchés de l'Est canadien avec n'importe quel navire. Les producteurs canadiens de produits forestiers des provinces de l'Ouest sont les seuls à être obligés d'utiliser des navires canadiens.

Notre position est très simple: que les dispositions de la Loi sur le cabotage ne s'appliquent pas aux expéditions entre les côtes Ouest et Est du Canada transitant par le canal de Panama. Cela correspond ni plus ni moins à ce que l'honorable Otto Lang avait envisagé dans le projet qu'il avait présenté lorsqu'il était ministre des Transports, en 1970. Hélas, ce projet ne fut jamais adopté, mais cela me permet toutefois d'affirmer que notre position n'a pas varié à ce sujet depuis 15 ans.

Nous avons étudié des procès-verbaux des séances du comité permanent de la Chambre des communes sur les transports consacrées au Projet de loi C-52, lesquelles nous avaient également permis de préciser que les navires canadiens ne sont pas disponibles pour le commerce intercôtier. Or, nous avons constaté que notre organisation, le COFI, fut la seule à aborder le problème du commerce intercôtier durant ces audiences. Le problème ne fut évoqué qu'un seule autre fois, quand un membre du comité interrogea un témoin, le président de la Dominion Marine Association, qui estimait d'ailleurs comme nous que les navires de cette catégorie ne sont pas disponibles pour faire du commerce entre les côtes Est et Ouest du Canada. Toutefois, ce témoin affirma que cette catégorie de transport devrait également être réservée car, dit-il, les armateurs canadiens auront peut-être plus tard des navires appropriés pour fournir ce service. Cette position nous oblige à faire deux commentaires. Tout d'abord, elle participe à notre avis d'un protectionnisme particulièrement flagrant et cupide. Ensuite, elle priverait à jamais les entreprises exploitant les ressources naturelles de la côte Ouest d'un service de transport maritime optionnel, et compétitif, pour une raison éminemment frivole, soit que des armateurs canadiens risqueraient d'avoir, Dieu sait quand, les navires requis pour fournir le service.

[*Text*]

We find that the waiver system contained in the bill unsuitable because of the totally frivolous offers of Canadian shipowners which cause bureaucratic delays and which result in lost opportunities. The bill ignores the need for flexibility when planning shipping programs. We feel that everyone's interests—and by everyone, we mean the west coast industries as well as the Canadian shipowners—could be adequately served if the legislation were to exempt intercoastal shipping via the Panama Canal from the restrictions contained in Bill C-62 with the proviso that this exemption could be lifted by order in council if some day Canadian ships do, in fact, become available and obtainable and if some day Canadian shipowners do, in fact, want to participate in the trade. We do not pretend to be experts in drafting legislation, but it is our understanding that it is possible to include an enabling clause or clauses in the bill to facilitate an intention of protecting Canadians, if that happy day ever arises. To continue these restrictions against intercoastal shipping is nothing more than to continue protection for a non-existing Canadian industry.

Gentlemen, thank you for hearing us. We would be prepared to answer any questions you may wish to ask.

The Acting Chairman: Thank you. Do you have any further information, Mr. Toporowski?

Mr. Robert J. Toporowski, Manager, Transportation Planning, Chairman, National Transportation Policy Committee, Council of Forest Industries of British Columbia: No, but I am quite prepared to answer any questions.

Senator MacDonald (Halifax): Who was the witness you quoted?

Mr. Bennett: My point was that the Council of Forest Industries was the only party on record in the Common's committee hearings to raise the issue of intercoastal shipping in any way, and the only one who commented on it was the president of the Dominion Marine Association and only when pressed by one of the members of the committee.

Senator MacDonald (Halifax): Your point is clear. You say that the waiver system set out in the bill does not meet your needs.

Mr. Bennett: It does not.

Senator MacDonald (Halifax): On page 6 of your brief you state:

> Our members' attempts to obtain waivers have, in the past, been frustrated through bureaucratic delays and frivolous roadblocks thrown up by Canadian shipping interests that are inherent in the waiver process.

You say that a waiver cannot be obtained within 24 hours.

Mr. Bennett: In many cases we have found that it could not be obtained within 24 hours. Because of some of these roadblocks that have been put in place, in several cases the waiver system has resulted in lost opportunities in that the traffic never moved at all.

[*Traduction*]

Selon nous, le système d'exemption prévu par le projet de loi est inacceptable car les armateurs canadiens font des offres tout à fait frivoles, qui ne peuvent entraîner que des retards bureaucratiques et nous faire perdre des opportunités. Le projet de loi ne tient aucunement compte du critère de souplesse qui nous est indispensable pour plafinier nos programmes de transport. Nous estimons que les intérêts de tout le monde, aussi bien des industries de la côte Ouest que des armateurs canadiens, pourraient être adéquatement protégés si le projet de loi n'était pas appliqué au transport maritime intercôtier par le canal de Panama, sous réserve que cette exemption puisse être levée par décret du conseil si des navires canadiens devenaient un jour disponibles et des armateurs canadiens voulaient en fait participer à ce type de transport. Nous n'avons pas la prétention de pouvoir rédiger le projet de loi en ce sens mais nous croyons comprendre qu'il serait tout à fait possible d'y inclure une ou des clauses conformes à notre recommandation. Appliquer les restrictions du projet de loi au transport maritime intercôtier reviendrait purement et simplement à offrir une protection à une industrie inexistante au Canada.

Merci beaucoup de votre attention. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président suppléant: Merci. Avez-vous d'autres informations à nous communiquer, M. Toporowski?

M. Robert J. Toporowski, directeur, planification des transports, président, Comité de la politique nationale des transports, Council of Forest Industries of British Columbia: Non, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qui était le témoin dont vous avez parlé tout à l'heure?

M. Bennett: C'était le président de la Dominion Marine Association, qui fut le seul autre témoin à aborder cette question durant les audiences du Comité de la Chambre des communes, et qui ne l'avait fait qu'après avoir été interrogé par un membre du Comité.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Votre argument est très clair: vous dites que le système d'exemption prévu par le projet de loi ne répond pas à vos besoins.

M. Bennett: Exactement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous dites dans votre mémoire

> que les tentatives effectuées par vos membres pour obtenir des exemptions ont toujours buté sur les retards bureaucratiques et l'opposition frivole des sociétés canadiennes de transport maritime.

Voulez-vous dire qu'on ne peut pas obtenir une exemption en 24 heures?

M. Bennett: Nous constatons qu'il est très souvent impossible de l'obtenir en 24 heures. A cause des obstacles mis sur notre route, il est arrivé à plusieurs reprises que nous ayons perdu des occasions, parce que nous n'avions pas obtenu d'exemption.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Would it be too much trouble to find out how many applications for waivers were made by your association in the last three years?

Mr. Bennett: Our association does not make the applications; it is the individual companies that do that. We only hear about it when there are problems.

Mr. Toporowski: With the frustration which results in attempting to get waivers, they tend to ignore the alternative. In other words, they become frustrated, so they forget about it.

Senator MacDonald (Halifax): I understand that, but I think it would be helpful if you could give us that information, because you are making a very serious point. Glancing at your submission to the House of Commons committee, I would suggest that you are making the point considerably stronger here than you did there. It would be helpful if you could give us an example of a substantial delay in the issuance of a waiver.

Mr. Bennett: I believe the Canadian Transport Commission is the body that receives these applications at the outset from the industry or the vessel that wants to obtain the waiver. As I said, we do not document those but, given some time, I think we could give you examples.

Some of the cases I have put before politicians and others involve sheafs of telexes which have gone back and forth. The applicant telexes the CTC to inform the commission that they have the ship and they would like to obtain a waiver. The CTC then goes out to a community of interest in the shipping business and informs them of the application. Offers come in which do not correspond in any way, shape or form to the requirements of the vessel. This all takes time. I believe the CTC is obligated to conduct a search for a suitable ship. While all this is going on, the ship is slipping out of position, in terms of being able to handle the trade.

We are making our point stronger to you because the Senate is the last hope we have.

Senator Macdonald (Cape Breton): What are you referring to when you talk about eastern Canada?

Mr. Bennett: The east coast includes the Atlantic provinces, Montreal, Quebec City and Toronto. It includes anywhere you can reach in transiting the Panama Canal.

Senator Macdonald (Cape Breton): What is the relationship between the companies you represent and the shipping companies?

Mr. Bennett: There is really no relationship at all. There are no west coast shipping companies involved. They are all in the east or in the Great Lakes. There is not much of a relationship at all so far as Canadian shipping companies are concerned.

Senator Macdonald (Cape Breton): Have you ever worked out what you would consider to be the saving if you could ship by water rather than by rail?

Mr. Bennett: It is not a case of shipping by water instead of by rail. It is another alternative that gives us a competitive tool

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous serait-il possible de savoir combien de demandes d'exemption ont été présentées par votre association, depuis trois ans?

M. Bennett: Ce n'est pas notre association qui présente les demandes, ce sont les sociétés concernées. Nous n'en entendons parler que lorsqu'il y a des problèmes.

M. Toporowski: Considérant les difficultés que pose l'obtention d'une exemption, les sociétés ont tendance à se détourner de cette solution. Autrement dit, pourquoi se battre quand on sait que ça ne sert à rien?

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'entends bien mais j'estime qu'il nous serait quand même très utile d'avoir cette information, pour justifier votre argument. Permettez-moi d'ailleurs de dire qu'à en juger par le procès-verbal de la séance du comité de la Chambre des communes, vous avez présenté votre argument de manière beaucoup plus vigoureuse devant nous. Il nous serait néanmoins utile d'avoir des exemples précis.

M. Bennett: Je crois que c'est la Commission canadienne des transports qui est habilitée à recevoir ces demandes. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas documenté de cas précis mais, si vous nous donner un peu de temps, je suis sûr que nous pourrons le faire.

Lorsque j'ai soulevé des cas spécifiques avec des politiciens, notamment, j'ai envoyé des copies de télex innombrables. Le candidat envoie un télex à la CCT pour l'informer qu'il a trouvé un navire et qu'il souhaite une exemption. La CCT s'adresse alors à la collectivité des transporteurs pour lui communiquer la demande. Des offres sont alors envoyées, qui ne correspondent aucunement aux besoins énoncés. Tout cela prend du temps. Je crois que la CCT est obligée de chercher s'il y a un navire approprié. Pendant tout ce temps, d'autres offres sont faites au navire envisagé à l'origine, qui risque de ne plus être disponible au moment voulu.

Si nous présentons notre argument de manière beaucoup plus vigoureuse devant votre comité, c'est parce que le Sénat est notre dernier espoir.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Pourriez-vous préciser ce que vous entendez par l'Est canadien?

M. Bennett: La côte Est englobe les provinces Atlantiques, Montréal, Québec et Toronto. En fait, elle englobe toute région que l'on peut atteindre en passant par le canal de Panama.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Quel rapport y a-t-il entre les sociétés que vous représentez et les sociétés de transport maritime?

M. Bennett: Aucun. Il n'y a pas de société de transport maritime sur la côte Ouest, elles sont toutes sur la côte Est ou autour des Grands lacs.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Avez-vous déjà calculé les économies que vous pourriez réaliser si vous pouviez transporter vos produits par eau plutôt que par fer?

M. Bennett: Ce n'est pas là le problème. Notre objectif est simplement d'avoir une option qui nous permette d'utiliser

[*Text*]

with which to negotiate with the railways. When there is no alternative by water, then the railways have a monopoly on that traffic. They have no competition.

Senator Macdonald (Cape Breton): Generally speaking, am I correct that it is cheaper to ship in bulk by water than by rail?

Mr. Bennett: It usually is, yes.

Senator MacDonald (Halifax): Is this your only objection to Bill C-52?

Mr. Bennett: Yes.

The Acting Chairman: What is the difference in terms of time between shipping from the west coast to the east coast by rail and by ship?

Mr. Bennett: We have a lot of experience in terms of shipping to the east coast of the United States by vessels and we have found that up until about five years ago the timing was not much different. However, the railways are improving their services and it is getting to the point where they are faster than ships by a substantial margin.

The Acting Chairman: Is there much difference in cost?

Mr. Bennett: Yes, there is a big difference in cost.

The Acting Chairman: What is the difference in percentages?

Mr. Bennett: We do not ship anything by water to any great extent, so it is hard to know what the costs are until you become involved with it. I can tell you that in shipping to the west coast of the United States our costs are substantially lower by water. However, the railways have responded by reducing their rates in order to compete with that water alternative.

Senator Macdonald (Cape Breton): Is there any competition between the railways?

Mr. Bennett: With the passage of Bill C-18, competition has started to develop. We look forward to further developments in that area.

The Acting Chairman: Are there any further questions?

Senator Macdonald (Cape Breton): They made their point very clearly.

The Acting Chairman: On behalf of the committee, Mr. Bennett and Mr. Toporowski, thank you for coming and expressing your views. It was a very interesting brief. Our next witness is Mr. Clarke, President of the Canadian Maritime Industries Association.

Welcome to the committee, Mr. Clarke. Would you please proceed?

Mr. J.Y. Clarke, President, Canadian Maritime Industries Association: Mr. Chairman and honourable senators, first I would like to express our thanks and appreciation for this opportunity to make our views on Bill C-52 known to this committee. The Canadian Maritime Industries Association was formerly known as the Canadian Shipbuilding and Ship

[*Traduction*]

l'argument de la concurrence lorsque nous négocions avec les sociétés de chemin de fer. Si il n'y a pas d'option, les sociétés de chemin de fer détiennent un monopole de fait. Il n'y a plus de concurrence.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Peut-on cependant considérer que le transport en vrac, par mer, coûte moins cher que le transport ferroviaire?

M. Bennett: En règle générale, oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est donc tout ce que vous reprochez au Projet de loi C-52?

M. Bennett: Oui.

Le président suppléant: Sur le plan des délais, quelle différence y a-t-il entre les deux types de transport, de la côte Ouest à la côte Est?

M. Bennett: Nous expédions très souvent nos marchandises par bateau vers la côte des États-Unis et, jusqu'à il y a environ cinq ans, il n'y avait quasiment aucune différence quant à la durée du trajet. Toutefois, les sociétés de chemin de fer améliorent aujourd'hui leurs services, à un point tel qu'il y a maintenant une différence substantielle en leur faveur.

Le président suppléant: Quelle est la différence au niveau des coûts?

M. Bennett: Il y a une grosse différence en matière de coûts.

Le président suppléant: Quel est le pourcentage?

M. Bennett: Il m'est difficile de le dire car nous n'expédions certainement pas de quantités importantes par eau. Je peux par contre vous dire que les coûts du transport maritime vers la côte Est des États-Unis sont sensiblement moins élevés que ceux du transport ferroviaire. Je précise toutefois que les sociétés de chemin de fer ont réagi à cette situation en abaissant leurs tarifs.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Y a-t-il une concurrence quelconque au transport ferroviaire?

M. Bennett: La concurrence commence à s'instaurer, suite à l'adoption du projet de loi C-18. Nous espérons que cette tendance va continuer.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je crois que les témoins ont très bien présenté leur argument.

Le président suppléant: Messieurs Bennett et Toporowski, je vous remercie sincèrement, au nom de tous les membres du comité. Votre mémoire était très intéressant. Nous allons maintenant entendre des représentants de l'Association canadienne des industries maritimes.

Monsieur Clarke, je vous donne la parole.

M. J. Y. Clarke, président, Canadian Maritime Industries Association: Monsieur le président, je commence par vous remercier très sincèrement de nous permettre d'exposer notre point de vue sur le Projet de loi C-52. La Canadian Maritime Industries Association s'appelait autrefois la Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association. Elle représente 21

[*Text*]

Repairing Association. We represent 21 Canadian shipyards, which include all of the larger yards, most of the medium-sized yards and some of the smaller yards in Canada. In addition, we represent 82 associated Canadian companies, which provide marine equipment and services to shipyards, or are engaged in marine industrial research and development. The number of employees represented by our association is approximately 20,000.

To set the stage for our association's comments concerning Bill C-52, a brief description of the state of our industries, and the potential for their future development, is considered in order. It is undoubtedly well known to honourable senators of this committee that, as an industrial sector, shipbuilding and ship repairing has undergone a drastic slump in recent years in virtually every country of the western world which operates shipyards. I will not dwell on specific causes for this global crisis in which shipyards have found themselves, other than to note that it was reflective of the overall economy and, within it, substantial reductions of marine transportation of bulk and general cargo. The demand for new ships declined rapidly while shipyards were still producing at very high levels. Canadian shipyards were not exempt from this slump in any way. To illustrate, I would like to provide you with a few numbers from our CMIA annual report. In 1976, our member shipyards' order books—that is, vessels under construction and on order—totalled some 500,000 gross tonnes. This order book began to decline in the following year and, in the early 1980s, this decline accelerated. In 1986, the order book total had decreased to less than 41,000 gross tonnes, a reduction to 8.1 per cent, or about one-twelfth, of the total 11 years earlier, with most of the contracts being for government ships.

It is difficult to predict with any accuracy what the future portends within our industries, but there are certainly some encouraging signs. With respect to government contracts, the 1987 White Paper on Defence, the Coast Guard's Fleet Plan, and the Department of Fisheries and Oceans Vessel Acquisition Plan hold promises for a reasonable level of shipyard activity for some of our yards, but not enough to sustain our industry at the level which, we believe, constitutes a minimum national shipyard industrial base. In our view, this must not only accommodate naval requirements of the Canadian Defence Industrial Base, but also the important needs of Canadian coastal, internal and international shipping, and Canadian commercial ports used by foreign shipping in times of both peace and war. To develop and sustain this core capacity, our yards must again build their strength on commercial contracts.

We consider that this would be a realistic goal, as significant Canadian commercial shipping requirements now exist and seem to be growing. For example, Canadian fisheries, having recovered from a deep slump in the last few years, now find themselves out of the doldrums and in profitable operation. Our fishing fleets, however, need to be upgraded and modernized to remain cost effective and competitive. We know that

[*Traduction*]

chantiers navals, la plupart de ceux de taille moyenne et certains des petits. Nous représentons également 82 sociétés canadiennes connexes, c'est-à-dire fournissant des services et du matériel maritimes aux chantiers navals ou des services de recherche et de développement industriels maritimes. Globalement, nous représentons environ 20 000 employés.

Pour établir le contexte général de nos commentaires sur le projet de loi, il ne serait peut-être pas inutile de décrire brièvement l'état de notre industrie et ses perspectives d'expansion. Les honorables sénateurs sont évidemment tout à fait conscients du fait que l'industrie de la construction navale vient de traverser une période particulièrement difficile, dans pratiquement tous les pays du monde occidental. Je n'insisterai pas sur les causes particulières de la crise globale qui vient de nous atteindre, sauf pour préciser qu'elles ont été le reflet direct de la conjoncture économique mondiale, qui a entraîné une baisse considérable du transport de marchandises par la voie maritime. La demande de nouveaux navires a chuté brutalement, alors que les chantiers navals continuaient d'opérer à des taux de production très élevés. Les chantiers navals canadiens n'ont pas été épargnés par la crise. Pour illustrer cette situation, je vais citer quelques chiffres extraits du rapport annuel de notre Association. En 1976, les carnets de commande des chantiers faisant partie de notre Association totalisaient environ 500 000 tonnes brutes, ce qui englobe à la fois les navires en construction et ceux en commande. Le déclin a commencé de se manifester l'année suivante et s'est sensiblement accéléré au début des années 1980. En 1986, les commandes totales s'élevaient à moins de 41 000 tonnes brutes, ce qui ne représentait plus que 8,1 p. 100, soit environ un douzième, du total enregistré onze années avant, et la plupart des contrats concernaient des commandes publiques.

Il est difficile de prédire l'avenir de notre industrie, mais nous percevons des signes très encourageants. En ce qui concerne les commandes publiques, le Livre blanc sur la défense, déposé en 1987, le plan d'équipement de la Garde côtière, et le plan d'équipement du ministère des Pêches et Océans nous permettent d'envisager un niveau d'activité raisonnable dans certains de nos chantiers, mais pas encore suffisant cependant pour permettre à notre industrie d'atteindre le niveau d'activité que nous jugeons essentiel pour nous doter d'une structure industrielle nationale de base dans ce secteur. D'après nous, nous ne pourrons atteindre ce résultat que si nous pouvons répondre aux besoins non seulement de la structure industrielle de défense du Canada, mais aussi du transport maritime canadien intérieur et international et des activités commerciales des bateaux étrangers au Canada. Pour constituer cette capacité productrice de base, il faut que nos chantiers aient accès à des contrats commerciaux.

Cet objectif nous paraît tout à fait réaliste, car les besoins de transport maritime commerciaux du Canada semblent augmenter. Par exemple, après la récession d'il y a quelques années, l'industrie canadienne des pêches est redevenue rentable et nos flottilles de pêche devront être modernisées pour rester compétitives. Nous savons que des investissements considérables seront consacrés à cela ces prochaines années, étant

[*Text*]

considerable capital will be spent in this regard in the next few years due to the age of the existing fleets and the fact that, until recently, economic pressures on the fishing industries have limited or precluded necessary capital investment. With respect to the coasting trade in the Canadian Arctic, it is generally believed that a gradual increase will occur as, sooner or later, exploration and production of crude oil and natural gas in the Western Arctic and Sverdrup Basin will accelerate substantially. In addition, exploration and shipment of mineral ores, together with supplies of fuel and general cargo to northern communities, including North Warning System sites, will continue and may grow. Concerning offshore development on the east coast, further exploration and a phasing into production will also accelerate, possibly sooner rather than later.

In general, worldwide shipping is now on the increase, after its slump of a few years ago. It appears that Canadian shipping will follow suit.

This being the case, one would expect Canadian shipyards to be forecasting a considerable growth in commercial work, but this simply is not so. What, then, is lacking? The answer lies in one word: "policy". By this, we include the recently negotiated Free Trade Agreement, on which I would like to spend a minute or two.

In chapter XII of the Free Trade Agreement, the United States marine industry is protected by exemption of the Jones Act from the agreement's provisions. The Canadian marine industry enjoys no such protection.

It is noted that, in the preamble to chapter 4, Canada has reserved the right to apply quantitative restrictions on U.S. vessels until the U.S. relaxes prohibitions under the Jones Act on Canadian vessels. This reservation will not be effective unless a zero quota for the importation of U.S.-owned ships is imposed from the outset.

Also, U.S. flag ships use U.S. shipyards for refits and repairs, otherwise they are subjected to a 50 per cent customs duty on return to the United States. For Canadian operators refitting their ships in United States yards, the duty imposed is 25 per cent. With the phasing out of these duties over a 10-year period, it would seem that, eventually, the ship repairing market would open up to Canadian yards. However, a draft Transportation Annex to the agreement, which would have prevented the United States from enacting further restrictive legislation unless it exempted Canada, does not appear in the final text; therefore, the U.S. is free to require U.S. flag ships to be refitted and repaired in American shipyards. We do not believe that Canadian shipyards will benefit to any great extent from the Free Trade Agreement.

On policy, it is the opinion of our association that more specific policy currently exists with respect to shipbuilding and ship repairing in Canada. We believe that, as a major mari-

[*Traduction*]

donné, d'une part, l'âge des flottilles actuelles et, d'autre part, le fait que les pressions économiques exercées sur l'industrie de la pêche ont empêché celle-ci d'effectuer pendant plusieurs années les investissements nécessaires. En ce qui concerne le cabotage dans l'Arctique canadien, on estime généralement qu'il finira bien par se développer, car, tôt ou tard, les activités de prospection et de production de pétrole et de gaz naturel dans l'Arctique occidental et le bassin Sverdrup vont prendre de l'expansion. En plus, les activités de prospection et de production de minerais vont continuer, voire se développer, et il faudra approvisionner les collectivités du Nord, ainsi que les sites du système d'alerte du Nord, en carburant et en marchandises de toute nature. Considérant enfin les perspectives sur la côte Est, on peut s'attendre à une reprise et à une accélération des activités de prospection et de production extracôtières.

Dans l'ensemble, après la récession d'il y a quelques années, l'industrie mondiale du transport maritime est maintenant en période de croissance. Tout permet de croire que l'industrie canadienne va suivre le mouvement.

Cela étant, on devrait s'attendre à ce que les chantiers navals canadiens prévoient une expansion considérable de leurs activités commerciales, ce qui n'est pas du tout le cas. Pourquoi? Tout simplement, à cause des politiques de l'État, dans lesquelles j'inclus l'Accord sur le libre-échange, dont je voudrais parler pendant quelques instants.

Le chapitre 12 de l'Accord de libre-échange stipule que l'industrie maritime des États-Unis sera protégée, étant donné que les dispositions du Jones Act ne seront pas touchées par celles de l'Accord. L'industrie maritime canadienne ne bénéficie d'aucune protection de cette nature.

Le préambule du chapitre 4 précise que le Canada se réserve le droit d'imposer des restrictions quantitatives aux navires américains, jusqu'à ce que les États-Unis assouplissent l'interdiction imposée aux navires canadiens par le Jones Act. Cependant, cette réserve n'entrera pas en vigueur si nous n'imposons pas dès le début un quota zéro à l'importation de navires américains.

D'autre part, les navires battant pavillon américain sont réé-quipés et réparés dans des chantiers navals américains; sinon, ils sont assujettis à des droits de douane de 50 p. 100 lorsqu'ils reviennent aux États-Unis. Quand des exploitants canadiens veulent rééquiper leurs navires dans les chantiers navals américains, ils sont assujettis à un droit de douane de 25 p. 100. Avec l'abolition de ces droits de douane, sur une période de dix ans, on pourrait penser que les chantiers canadiens auront accès au marché de la réparation navale. Toutefois, un projet d'annexe sur les transports qui devait être inclus dans l'Accord pour interdire aux États-Unis d'appliquer au Canada d'autres restrictions de nature législative n'apparaît pas dans le texte final. En conséquence, les États-Unis seront tout à fait libres d'exiger que les navires battant pavillon américains soient réé-quipés et réparés dans chantiers navals américains. Nous nous demandons quel avantage les chantiers navals canadiens vont tirer de l'Accord de libre-échange.

Toujours dans le domaine des politiques publiques, notre Association estime que le pays devrait se doter d'une politique beaucoup plus précise en ce qui concerne la construction et la

[*Text*]

time trading nation with the world's longest coastline, Canada should have such a policy, as a component of a broader maritime policy perhaps, and we have been pressing for this for several years. Since the phasing out of the Shipbuilding Industry Assistance Program and the Productivity Improvement grants in 1985, Canadian shipyards are virtually unique among the world's shipbuilding nations, all of which enjoy subsidies or government assistance in some form or other, in some cases in excess of 50 per cent of construction cost. This situation persists in spite of Prime Minister Mulroney's public statements, both before and shortly after the September, 1984 election, that a Progressive Conservative government would consider the revitalization of Canadian shipyards to be a matter of high priority. Our association is still waiting for the development of national policies concerning shipbuilding, ship repairing and associated marine industries. In Bill C-52, however, we believe that the potential exists, with appropriate revision, for a component of maritime policy to be implemented which will protect the interests of shipbuilding in Canada and Canadian maritime industries.

I move now to the review of Bill C-52. The purpose of this bill, as we understand it, is to reserve for Canadians trade and commercial marine activities in waters over which Canada exercises jurisdiction. We do not believe that Bill C-52, as passed to the Senate, adequately achieves this purpose. The CMIA submits the following comments to support this belief:

1. Subsection 2(1), "Canadian ship". The definition of a Canadian ship for the purpose of this act merely requires that a ship be registered in Canada with relevant duties and taxes having been paid (or, be a small Canadian-built craft exempted from registration under the Canada Shipping Act).

No requirement is mentioned concerning country of origin or country of refit and repair. The CMIA views this definition as being inadequate, as it simply perpetuates the status quo, which falls far short of maximizing benefits to Canada in what is a purely Canadian trade requirement.

About 725 ships are currently engaged in the Canadian coasting trade and, of these, over 300—or 42 per cent—are foreign built, including most of the newer vessels. If our shipbuilding and ship repair industry is to survive in a healthy state, then a "build Canadian" philosophy must be adopted by Canadian commercial shipowners and operators. The CMIA recommends that Bill C-52 be revised to require all Canadian ships engaged in the Canadian coasting trade to be Canadian built. We realize, of course, that implementation of such a revision must be phased in over a number of years, with appropriate "grandfather" provisions included.

2. Refit and Repair. Further to this, CMIA recommends that all ships engaged in the Canadian coasting

[*Traduction*]

réparation navales. Comme nous sommes l'une des grandes nations commerçantes du monde, avec la côte la plus longue, nous devrions nous doter d'une telle politique, peut-être dans le cadre d'une politique maritime plus générale, comme nous le réclamons depuis plusieurs années. Depuis l'abolition du Programme d'aide à l'industrie de la construction navale et des subventions d'amélioration de la productivité, en 1985, les chantiers navals du Canada sont quasiment les seuls au monde à ne pas bénéficier de subventions ou d'aides publiques, sous une forme ou une autre. Dans certains pays, cette aide représente plus de 50 p. 100 des coûts de construction. Cette situation persiste malgré les déclarations publiques du premier ministre Mulroney, notamment avant et peu après son élection de septembre 1984, établissant que la revitalisation des chantiers maritimes canadiens serait l'une des premières priorités d'un gouvernement progressiste-conservateur. Notre Association attend toujours l'élaboration de politiques nationales au sujet de la construction navale, de la réparation navale et des industries maritimes connexes. Toutefois, s'il était correctement modifié, le Projet de loi C-52 pourrait constituer l'ébauche d'une politique maritime protégeant adéquatement la construction navale canadienne et les industries connexes.

Si nous avons bien compris, le but de ce projet de loi est de réserver aux Canadiens les activités de transport maritime commerciales dans les eaux sur lesquelles le Canada exerce sa souveraineté. Hélas, tel qu'il a été adressé au Sénat, le Projet de loi C-52 ne permet pas vraiment d'atteindre cet objectif. Voici donc nos commentaires détaillés.

Paragraphe 2(1): «Navire canadien». La définition d'un navire canadien dans le cadre de ce projet de loi exige simplement que le navire soit immatriculé au Canada et que les droits et taxes pertinents aient été acquittés, ou qu'il s'agisse d'un petit navire construit au Canada et exempté de l'immatriculation au titre de la Loi sur la marine marchande du Canada.

On n'y trouve aucun critère concernant le pays d'origine ou le pays de rééquipement ou de réparation. Notre Association estime que cette définition n'est pas satisfaisante dans la mesure où elle se contente de perpétuer le statu quo, qui est loin d'optimiser les avantages que pourrait tirer la nation d'une activité commerciale purement canadienne.

Sur les 725 navires qui font actuellement du cabotage au Canada, plus de 300, soit 42 p. 100, ont été construits à l'étranger, et cela vaut surtout pour les nouveaux. Si notre industrie de la construction et de la réparation navales doit survivre et prospérer, il est essentiel que les armateurs et exploitants canadiens adoptent une politique d'achat au Canada. L'Association recommande que le projet de loi C-52 soit modifié pour exiger que tous les navires canadiens faisant du cabotage au Canada aient été construits au Canada. Certes, nous comprenons bien qu'une telle disposition devrait entrer en vigueur progressivement, sur plusieurs années, c'est-à-dire qu'elle devrait contenir une clause appropriée de protection des droits acquis.

Rééquipement et réparation. Notre Association recommande également que tous les navires faisant du cabotage

[*Text*]

trade be required to have all refits and repairs—other than emergency repairs—performed in Canadian shipyards. It is only through such a policy that our shipbuilding and repair yards can remain viable.

These two recommendations which we have formulated represent a significant departure from past practice; and I would like to discuss this departure from two quite different viewpoints.

First, world-wide patterns in shipbuilding have undergone major changes in recent years. Until the late 1970s, the world leaders were in Europe, but Canada could compete quite well, and over 95 per cent of shipyard contracts were to commercial accounts, with a significant percentage being orders from abroad.

More recently, the leadership in world shipbuilding has shifted to the Far East. At the end of 1987, according to Lloyd's Register of Shipping, South Korea had overtaken Japan as leader, with 26.7 per cent of the World Order Book compared to Japan's 22.4 per cent. Taiwan, and the People's Republic of China accounted for 3.7 per cent and 3.5 per cent respectively. Thus, these four nations have captured over 56 per cent of the world's shipbuilding market. This is a remarkable achievement in less than a decade, and is the result of a combination of three factors: Modern, highly productive shipyards, low labour costs and massive assistance from the governments concerned. By comparison, the entire European Economic Community's share totalled 16.6 per cent, and Canada was credited with 0.2 per cent.

Shipbuilding nations have realized that in the face of such competition major changes of attitude are required. If the industry is considered essential, its survival must depend on subsidies, concessionary financing proposals to prospective buyers, government assistance to modernize, discontinuance of some product lines and specialization on others, operating subsidies to owners, restricted or reserved trade practices, or some combination of these. Most maritime nations have already made such changes; Canada has not. In Bill C-52, a requirement for Canadian flag ships licensed to engage in the coasting trade or participate in commercial marine activities in waters over which Canada exercises jurisdiction, to be built and maintained in Canada, is the logical first step to ensure the existence of a shipbuilding industry and infrastructure in Canada into the future.

The second area of discussion of the association's recommendations centres around the different interests of the various groups involved in marine transportation. First there is the shipper, the Canadian company or individual with a requirement to transport goods from Point A to Point B. This is a very large group and includes manufacturers, the mining industry, forest products industries, fisheries and the petroleum industry, among many others. This group seeks to minimize transportation costs, to keep the price of delivered products as low as possible, and its voice is strong. It is natural that that group opposes regulation of any sort, and that it views its interests being best served by having access to the most economical

[*Traduction*]

au Canada soient obligés de se faire rééquiper et réparer dans des chantiers navals canadiens, sauf en cas d'urgence. C'est seulement avec une telle politique que nos chantiers navals pourront être viables.

Ces deux recommandations constituent un changement important par rapport aux pratiques du passé, et je crois que quelques précisions seraient justifiées.

Tout d'abord, l'industrie mondiale de la construction navale vient de connaître des mutations profondes. Jusqu'à la fin des années 1970, les leaders mondiaux étaient européens mais le Canada restait très compétitif; plus de 95 p. 100 des contrats provenaient de sociétés commerciales, et un pourcentage élevé venait de l'étranger.

Ces dernières années, le flambeau est passé entre les mains de pays d'Extrême Orient. Fin 1987, à en croire la Lloyd's, la Corée du Sud venait de dépasser le Japon puisqu'elle avait reçu 26,7 p. 100 des commandes mondiales contre 22,4 p. 100 pour le Japon. Taiwan et la République populaire de Chine représentaient alors respectivement 3,7 p. 100 et 3,5 p. 100 du marché. Autrement dit, ces quatre nations détenaient alors plus de 56 p. 100 du marché mondial de la construction navale, résultat remarquable atteint en moins d'une décennie grâce à trois facteurs: des chantiers modernes et très productifs, de faibles coûts de main-d'œuvre, et l'aide massive des pouvoirs publics. En comparaison, la part totale de la Communauté économique européenne était tombée à 16,6 p. 100, et celle du Canada à 0,2 p. 100.

Les nations concernées savent bien qu'elles doivent modifier profondément leur politique face à une telle concurrence. Celles qui estiment que cette industrie est essentielle savent maintenant que sa survie dépend de subventions, de l'offre de modalités de crédit préférentielles, de l'aide des autorités publiques pour se moderniser, abandonner certains produits et se spécialiser dans d'autres, de l'offre de subventions d'exploitation aux armateurs, et de l'adoption de certaines pratiques commerciales restrictives ou réservées. La plupart des nations maritimes ont déjà adopté certaines de ces politiques, mais pas le Canada. Exiger que les navires battant pavillon canadien soient construits et entretenus au Canada s'ils font du cabotage au Canada ou participent à des activités maritimes commerciales dans les eaux sur lesquelles le Canada exerce sa souveraineté constituerait la première étape logique d'un programme destiné à garantir la survie de l'industrie et de l'infrastructure maritimes du Canada.

Le deuxième thème important des recommandations de l'Association concerne les intérêts différents des participants au transport maritime. Il s'agit, en premier lieu, de l'expéditeur, c'est-à-dire de la société ou de l'individu qui doit faire transporter des marchandises d'un point A à un point B. Cela représente une collectivité très importante qui englobe notamment des entreprises de fabrication, d'extraction minière, de production forestière, de pêche et de production pétrolière. Ces entreprises, qui souhaitent minimiser leurs frais de transport pour maintenir les prix de leurs produits le plus bas possible, sont particulièrement influentes. Il est naturel qu'elles s'opposent à toute forme de règlementation et qu'elles affirment que

[*Text*]

shipping services available anywhere in the world to transport its goods.

Secondly, we have the Canadian shipowner. He is looking for maximum market protection to ensure that cargo transportaion is reserved for Canadian-owned ships. He would prefer the freedom to register his ships elsewhere than Canada to reduce crewing and other operating costs, to build his ships wherever the construction costs are lowest to refit them in the most economical repair yards and to maximize profitability while keeping freight rates low. All very understandable.

Finally, the shipyards. The interests of the shipbuilding and repairing industries are best served by maximizing commercial contracts from shipowners.

It is unfortunate that, of these four groups, the shipyards group alone receives no support, assistance or protection in the form of legislation or regulations.

As a result, our shipyard industries cannot compete successfully for commercial contracts, domestic or foreign, against other shipbuilding nations, virtually all of which provide assistance to shipyards, as mentioned earlier.

The Canadian Maritime Industries Association believes that the Government of Canada is sincere when it states that a viable shipbuilding and repairing infrastructure is vital to our country. To ensure this, we conclude that the recommendations made earlier in this presentation constitute a logical first step which, if supported by a balanced assistance program, could sustain all aspects of commercial marine activities in Canada into the future, without unduly penalizing any particular sector.

Mr. Chairman and honourable senators, I would again like to thank you for giving the Canadian Maritime Industries Association the opportunity to express its views on Bill C-52.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Clarke. Are there any questions?

Senator Macdonald (Cape Breton): The fact that you cannot compete with foreign yards is simply cost related. If you want ships built in Canada the government will have to make up the difference between what it would cost to have a ship built elsewhere and what it would cost to have one built in Canada. Is that not fundamentally improper?

Mr. Clarke: It is rarely as straighforward as that, senator, and let me cite an example; let us consider a 170-foot ship required by a Canadian owner. Let us say that the lowest acceptable Canadian bid is $10 million. If that bid solicitation had gone to Europe a bid might have been received from a British yard. Before that bid leaves the British shipyard the shipyard contacts the British Department of Trade and Industry and obtains up to 28 per cent of the construction value of the ship. Therefore, if the British price were also $10 million, then that yard would quote $7.2 million as opposed to Canada's $10 million. Therefore, the Canadian owner, quite

[*Traduction*]

leur intérêt exige qu'elles aient accès aux services de transport maritime les plus économiques au monde.

Considérons en deuxième lieu l'armateur canadien, qui réclame le maximum de protection pour que le transport des marchandises soit réservé à des navires appartenant à des intérêts canadiens. L'armateur préfèrerait avoir la possibilité d'immatriculer ses navires ailleurs qu'au Canada, pour réduire ses frais de main-d'œuvre et d'exploitation, et pouvoir faire construire ou réparer ses navires là où les coûts de construction et de réparation sont les plus bas, de façon à optimiser ses profits tout en maintenant ses taux de fret les plus bas possibles. Il n'y a rien là que de très normal.

Finalement, examinons la situation des chantiers navals et des industries connexes, dont l'intérêt est d'obtenir le maximum de contrats commcerciaux des armateurs.

Il est regrettable que, de tous ces participants, les chantiers navals soient les seuls à ne bénéficier d'aucun appui, d'aucune assistance ni d'aucune protection, par voie législative ou règlementaire.

De ce fait, nos chantiers navals ne peuvent résister à la concurrence des autres nations quand il s'agit de décrocher des contrats commerciaux, intérieurs ou étrangers, car la quasi-totalité des autres fournissent une aide à leur industrie.

La Canadian Maritime Industries Association ne conteste pas la sincérité du gouvernement du Canada lorsqu'il affirme qu'il est vital que le pays dispose d'une industrie viable de construction et de réparation des navires. Voilà pourquoi elle est convaincue que ses recommandations seront acceptées, puisqu'elles représentent une première étape logique vers la mise en place d'un programme d'aide équilibré, afin d'appuyer toutes les branches du transport maritime commercial canadien sans imposer de pénalité indue à qui que ce soit.

Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je vous remercie à nouveau d'avoir permis à la Canadian Maritime Industries Association d'exprimer son opinion sur le Projet de loi C-52.

Le président suppléant: Merci, Monsieur Clarke. Des questions?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le fait que vous ne puissiez pas résister à la concurrence des chantiers étrangers est simplement une affaire de coûts. Si vous voulez que des navires soient construits au Canada, le gouvernement devra payer la différence entre le coût de construction global au Canada et son équivalent à l'étranger. N'est-ce pas fondamentalement vicié, comme système?

M. Clarke: La situation est rarement aussi simple que vous le dites, sénateur. Prenons le cas d'un navire de 170 pieds commandé par un armateur canadien. Supposons que l'offre canadienne acceptable la plus basse soit de 10 millions de dollars. Si l'armateur s'était adressé à l'étranger, il aurait pu recevoir une offre d'un chantier naval britannique, par exemple. Cependant, le constructeur britannique, avant d'envoyer son offre, aurait pris contact avec le ministère britannique de l'industrie et du commerce et aurait pu obtenir une subvention pouvant représenter jusqu'à 28 p. 100 du coût de construction du navire. En conséquence, si le prix final du constructeur britan-

[*Text*]

rightly, would go to the yard that can provide a ship of equal quality for almost $3 million less, or almost 30 per cent less.

Senator Macdonald (Cape Breton): So the Canadian government would have to subsidize the Canadian industry in that case.

Mr. Clarke: There are no subsidies given to Canadian shipbuilding yards.

Senator Macdonald (Cape Breton): To meet that competition you would need a subsidy.

Mr. Clarke: The association is not asking for a handout. It does not want direct subsidies to shipyards. We are saying that Canadian ship owners and operators should have available to them an innovative concessionary financing scheme, government backed, that will encourage them to come to our yards for construction of their ships and major refits of their ships.

With respect to the coasting trade, we think it is legitimate that they be required to build their ships in Canada and have them maintained in Canada, but not entirely at their cost. There are many interest groups involved in the Canadian maritime scene, globally, and we think that the federal government, provincial governments, and perhaps port corporations, ship owners, ship operators, ship managers, everyone involved, should pay some of the cost in order to keep a viable shipbuilding industry in Canada, otherwise it will fail, it will disappear.

By the mid-1990s there will only be two or three major shipbuilding yards left operating successfully in Canada, and they will be building submarines, patrol frigates and the *Polar 8* icebreaker. There will be little other activity underway.

Senator Macdonald (Cape Breton): You mentioned that United States shipowners have to have their refits done in U.S. yards, otherwise they are penalized.

Mr. Clarke: That is correct, but in some cases it may well be economical for the owner of an American flagged ship to have the refit conducted in Amsterdam or Rotterdam because it might be less than 50 per cent of the cost of his yard and still be economical, notwithstanding the subsidy. This is particularly true with respect to yards in Taiwan and South Korea where the costs are very low.

Senator Macdonald (Cape-Breton): There is no way a Canadian yard could meet the costs of places like Taiwan with their low labour costs.

Mr. Clarke: No, I cannot see it. As an example, a study done in Dalhousie University last fall showed that the average shipyard worker in South Korea in 1986 was earning something like 280 plus U.S. dollars per month, and that is 10 per cent of the Canadian wage including overtime. There is no way we can compete. When a vessel is going to scrap, the majority

[*Traduction*]

nique avait été aussi de 10 millions de dollars, le chantier aurait pu faire à l'armateur canadien une offre de 7,2 millions de dollars. Évidemment, l'armateur canadien aurait alors donné le contrat au constructeur britannique, puisque cela lui aurait coûté 3 millions de dollars de moins.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Donc, le gouvernement canadien devrait fournir une subvention équivalente.

M. Clarke: Mais il n'y a pas de subventions publiques accordées aux chantiers navals canadiens.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Pour résister à une telle concurrence, vous avez besoin de subventions.

M. Clarke: Notre Association ne demande pas l'aumône. Elle ne demande pas de subventions directes aux chantiers navals. Elle affirme simplement que les armateurs canadiens devraient avoir accès à un système novateur de financement préférentiel, appuyé par le gouvernement, afin d'être encouragés à faire construire et réparer leurs navires dans les chantiers navals canadiens.

En ce qui concerne le cabotage, nous pensons qu'il est tout à fait légitime d'exiger que les navires soient construits et entretenus au Canada, mais il n'est pas nécessaire que les armateurs assument totalement les coûts correspondants. Il y a beaucoup de groupes d'intérêt dans l'industrie canadienne du transport maritime et nous estimons que le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, voire les sociétés d'exploitation des ports, les armateurs et les exploitants de navires, bref, toutes les parties concernées, devraient assumer une partie des coûts pour préserver la viabilité de l'industrie canadienne de la construction navale. Sinon, elle va disparaître.

D'ici le milieu des années 1990, il ne restera plus que deux ou trois grands chantiers navals au Canada qui n'auront à construire que des sous-marins, des frégates de patrouille et des brise-glace Polar 8. Il n'y aura pas grand'chose d'autre à construire.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous avez dit que les armateurs américains sont obligés de faire rééquiper leurs navires dans des chantiers américains s'ils ne veulent pas être pénalisés.

M. Clarke: C'est exact mais, dans certains cas, il peut être plus économique au propriétaire d'un navire battant pavillon américain de faire son rééquipement à Amsterdam ou à Rotterdam, car les coûts de l'opération peuvent être de 50 p. 100 moins élevés qu'aux États-Unis, ce qui signifie que c'est toujours très rentable, malgré la pénalité. La chose est encore plus vraie lorsqu'il s'agit de chantiers de Taïwan ou de Corée du Sud, où les coûts sont vraiment très bas.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Il est vraiment impossible à un chantier canadien d'opérer avec des coûts aussi bas que ceux de Taïwan, par exemple?

M. Clarke: Je ne vois vraiment pas comment nous pourrions faire. À titre d'exemple, une étude réalisée à l'Université Dalhousie, l'été dernier, a révélé que le salaire moyen des employés des chantiers navals de Corée du Sud en 1986 était d'environ 280 dollars U.S., ce qui représente 10 p. 100 du salaire canadien moyen, heures supplémentaires comprises.

[*Text*]

of such vessels wind up in Taiwan and South Korea, and the scrap metal is reprocessed to high-quality steel right at the scene. This renders the cost of steel for shipbuilding much lower to the shipyard than would be the case in Canada.

Senator Macdonald (Cape-Breton): The government made some provision to offset that. There was great criticism by people saying "You have to protect the Third World countries."

Mr. Clarke: Unfortunately, in the last decade, the shipbuilding expertise in terms of costs per tonne has shifted to the Far East whether or not we refer to all those countries as Third World.

Senator Macdonald (Cape-Breton): You know what I mean. I know what you mean.

Senator MacDonald (Halifax): Is Canadian owned and Canadian built in your opinion the same thing?

Mr. Clarke: No, not at all, senator. Canadian shipping companies, ship owners, can have their ship built anywhere in the world and brought into Canada either for the coasting trade—in which case their ships are subjected to the normal 25 per ent duty, unless it happens to be a fishing vessel over 100 feet in length, which is a weird anomaly that our Association thinks should have long since disappeared—or, alternatively, for the international trade, in which case, as I understand it, there are no duties to be paid.

Senator MacDonald (Halifax): So you are not particularly interested in the argument of so-called Canadian ownership.

Mr. Clarke: I feel very strongly, like my colleagues in the Dominion Marine Association that we should not allow what are viable Maritime industries in Canada to be taken over by the United States as a result of the investment provisions in the Free Trade Agreement. The U.S. shipping companies are protected from foreign ownership. We feel the expression "level playing field" applies here if we are talking about Canada-U.S.

Senator MacDonald (Halifax): We had evidence last week that set out the reasons why the amendment of the committee in the other place was ruled out of order; but it was suggested that if this were to be desirable in the future, it would find its applicability in the Canada Shipping Act, as an example rather than this particular—

Mr. Clarke: I understand that was the case. I think the same point was made by the Dominion Marine Association at the earlier hearing.

Senator MacDonald (Halifax): If the Canadian coasting trade were reserved to Canadian-built ships, how much would costs to the shippers possibly increase?

Mr. Clarke: That is a very difficult question to answer, because it would vary depending on the type of ship, size of ship, and so on. It would be quite expensive to have smaller

[*Traduction*]

Comment pourrions-nous être compétitifs? Quand un navire est envoyé à la ferraille, il est dans la plupart des cas envoyé à Taïwan ou en Corée du Sud, et le métal récupéré est retravaillé directement sur place en acier de haute qualité. Cela signifie que le coût de l'acier requis pour construire un nouveau navire y est beaucoup plus bas qu'au Canada.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le gouvernement a prévu certaines m esures pour compenser ce désavantage mais il y a des gens qui se sont mis à hurler en disant que nous devions protéger les pays du Tiers-Monde.

M. Clarke: Hélas, les pays d'Extrême-Orient ont acquis depuis 10 ans un avantage considérable en matière de coûts de construction, et je ne sais pas s'il convient de les considérer tous comme des pays du Tiers-Monde.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous voyez ce que je veux dire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quand on parle d'un navire appartenant à des intérêts canadiens et d'un navire construit au Canada, est-ce la même chose?

M. Clarke: Pas du tout, sénateur. Les armateurs canadiens peuvent faire construire leurs navires n'importe où au monde et les utiliser pour faire du cabotage au Canada, auquel cas leurs navires sont assujettis aux droits de douane normaux de 25 p. 100, à moins qu'il ne s'agisse de navires de pêche de plus de 100 pieds de long, ce qui est une anomalie assez incroyable dont notre Association réclame depuis longtemps l'abolition, ou à moins qu'il ne s'agisse de navires destinés au commerce international, auquel cas il n'y a pas de droit de douane.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous n'êtes donc pas particulièrement intéressé par une clause qui parlerait seulement de la propriété canadienne?

M. Clarke: Tout comme mes collègues de la Dominion Marine Association, je suis fermement convaincu que nous ne devrions pas accepter que des entreprises maritimes viables du Canada soient avalées par des intérêts américains du fait des dispositions de l'Accord de libre-échange concernant l'investissement. Les sociétés de transport maritime des États-Unis sont protégées contre toute tentative de prise de contrôle d'origine étrangère. Si on veut rééquilibrer les règles du jeu, c'est bien dans ce domaine qu'il faut le faire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Des témoins nous ont expliqué la semaine dernière pourquoi un amendement proposé devant le comité de la Chambre des communes avait été jugé irrécevable et ils ont dit que si le but visé était valable, on pourrait ajouter l'amendement à la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Clarke: C'est tout à fait exact. La Dominion Marine Association avait d'ailleurs présenté le même argument lors d'une audience antérieure.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Si le cabotage au Canada était réservé à des navires construits au Canada, quelles seraient les augmentations de coûts pour les transporteurs?

M. Clarke: Il est très difficile de répondre à cette question car cela dépendrait de la nature des navires, de leur taille, etc. Par exemple, il serait très coûteux de faire construire en

[*Text*]

fishing and coasting vessels built in the Far East if they are going to serve the Labrador coast because you have quite high costs associated with owner representation throughout the construction period, the high cost, in comparative terms, of fuel, and crew to stand by the ship, take it through trials, bring it around to its home base, et cetera. This would be relatively insignificant in the case of a large ship.

In answer to your question, I could say that many Canadian fishermen do not hesitate to have their smaller vessels built in Canada. It is with the larger vessels that the economic advantage applies of having ships built in foreign yards where the contract price is much lower. The European Economic Community has established a subsidy rate of 28 per cent as a maximum that member countries should be able to provide for their shipyards to assist them to obtain both domestic and foreign contracts.

In addition, we have the programs which some countries have. For example, Great Britain has what is known as intervention financing which means that notwithstanding the 28 per cent subsidy that a particular British shipyard might get to win a contract from a Canadian owner, if the shipyard could make the case to the British government that a lower bid is coming from another country that is more highly subsidized than in the British shipyard, then the difference can be picked up by the British government under the intervention financing provisions; and, consequently, you find that a ship that might cost $10 million to be built in a British shipyard will be quoted to a Canadian owner at less than $7 million, which is a reduction of over 30 per cent. We think it makes no sense for a Canadian owner to spend an additional 30 per cent purely to be seen as a good corporate citizen.

There should be a program in Canada that addresses the increment between Canadian costs and foreign costs with respect to our owners having the capability of contracting in Canadian shipyards. I mentioned concessionary financing, which could be a number of different packages or a combination of both: up-front grants to get the yard started, or zero or low-interest loans to start off a shipbuilding contract, increased tax benefits through depreciation, loans that need not be paid back for 10 or 15 years. Many different innovative packages are being used by other countries.

Denmark has a very modern system of support for its shipyards which consists of a combination of several different financial benefits to a yard to permit it to quote low and obtain foreign orders; and it certainly seems to be working, because only one major yard in Denmark has closed down in the last few years making i virtually unique among shipbuilding nations.

Senator MacDonald (Halifax): I have one last question, Mr. Chairman.

I understand that there has been a government industry working group looking at the ship building industry, and that it is coming close to making a formal proposal to government. Given this fact, how does capital Bill C-52 sort of fit in with this initiative?

[*Traduction*]

Extrême-Orient un petit navire de pêche et de cabotage destiné à desservir le Labrador, étant donné qu'il faudrait assumer des coûts très élevés de représentation locale durant la période de construction, ainsi que des coûts de carburant, d'équipage, d'essais, etc. Par contre, pour un gros navire, tout cela serait insignifiant.

Je crois pouvoir dire que beaucoup de pêcheurs canadiens n'auraient aucune hésitation à acheter des navires construits au Canada. C'est plutôt quand on parle de gros navires que le différentiel économique prend de l'importance. La Communauté économique européenne a établi un taux de subvention maximum de 28 p. 100 pour aider ses chantiers navals à décrocher des contrats intérieurs et étrangers.

Il y a également d'autres programmes à prendre en considération. Par exemple, la Grande-Bretagne a mis sur pied ce qu'on appelle un crédit d'intervention qui signifie que, nonobstant la subvention de 28 p. 100 qu'un chantier naval britannique pourrait obtenir pour décrocher le contrat d'un armateur canadien, le gouvernement accepterait de financer tout autre différence si le chantier naval britannique pouvait prouver qu'un autre pays offrant des subventions encore plus élevées va également faire une offre. C'est ce qu'on appelle le crédit d'intervention. De cette manière, un navire qui pourrait coûter 10 millions de dollars à construire dans un chantier naval britannique risque d'être offert à un armateur canadien pour moins de 7 millions de dollars. Il serait tout à fait aberrant de demander à un armateur canadien de payer 30 p. 100 de plus uniquement par patriotisme. Nous estimons que cette différence de 30 p. 100 ne devrait pas être assumée par lui.

Le Canada devrait mettre sur pied un programme pour tenir compte des différentiels de coûts entre le Canada et l'étranger, de façon à permettre aux armateurs canadiens de faire construire au Canada. J'ai parlé également de financement préférentiel et on peut envisager toutes sortes de combinaisons, comprenant des subventions directes pour lancer un chantier naval, des prêts à intérêt nul ou minime pour lancer un contrat, des avantages fiscaux au niveau de l'amortissement, des prêts sans remboursement avant 10 ou 15 ans, etc. Les autres pays font appel à toutes sortes de nouvelles techniques de cette nature.

Le Danemark a mis en place un système très moderne d'appui à ses chantiers navals, qui comprend une combinaison de plusieurs mécanismes financiers différents. Ce système semble marcher très bien car un seul grand chantier naval danois a dû cesser ses activités ces dernières années, situation pratiquement unique parmi les nations importantes dans ce domaine.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai une dernière question à vous poser, monsieur le président.

Je crois comprendre qu'un groupe de travail gouvernement-industrie est sur le point d'achever une étude de l'industrie de la construction navale et va bientôt adresser une proposition officielle au gouvernement. Que pensez-vous de cela, par rapport au Projet de loi C-52?

[*Text*]

Mr. Clarke: Perhaps I am jumping the gun by providing this answer, senator, but I will. The document to which you refer will be forwarded to the Prime Minister and all other cabinet ministers and members of Parliament, who represent constituencies in which our association companies are located, on Friday, May 27. The proposal will be accompanied by an urgent plea for commencement of the development of a national shipbuilding and ship repairing policy for Canada. This draft document went to the Deputy Ministers of six government departments seeking their comments, and all but one replied with very favourable and well thought out comments. These have now been incorporated with respect to the final version.

On the advice of Deputy Ministers, and of many of our shipyard members, we removed from our draft document the category requirement for Canadian build. The document addresses shipbuilding in Canada in general, not specifically to the coasting trade, but it stops just short of requiring Canadian built as a framework for policy development.

Senator MacDonald (Halifax): Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Clarke. It sounds like the same old story. It costs more to be a Canadian, and to keep Canadian people working. We should do the work in Canada, because no matter where you go in this nation, everything you buy is made in Taiwan, China, and Hong Kong; and that disturbs me immensely.

Mr. Clarke: Mr. Chairman, if I might have one final comment on that point. While I have answered the questions relating to the Canadian shipowner having to pay more for a ship built in Canada, if you take a macro-economic view of this, the cost to Canada is not higher. The work in Canada generates both private and corporate income tax as revenue, reduces unemployment, and thus reduces the number of people on welfare; and this has a spin-off effect upon the general economy at large in an approximate ratio of 1 to 3.5. In other words, for every one shipyard worker building a ship, approximately 3.5 workers are employed as a result of the impact of that contract upon the general economy. Therefore, the overall cost to Canada of this requirement of Canadian owners to build ships in Canada would be less than the cost to Canada of allowing Canadian owners to bring their ships in from offshore.

Senator Macdonald (Cape Breton): I have one further area of inquiry, Mr. Chairman. I understand that there are two things the witness is recommending. One is that Bill C-52 be revised to require all Canadian ships engaged in the Canadian coasting trade to be Canadian built. The other has to do with refit and repairs being performed in Canadian shipyards. I take it that that is what you want ultimately, Mr. Clarke. You do not expect to achieve those objectives right away, do you? There must be some kind of phasing-in period.

Mr. Clarke: Yes, senator. Canadian shipowners who are now engaging in coasting trade activity might own a fleet of a

[*Traduction*]

M. Clarke: Je vais peut-être faire des révélations en vous répondant, monsieur le sénateur, mais j'en accepte le risque. Le document dont vous parlez sera adressé le vendredi 27 mai au premier ministre, à tous les ministres, et aux députés représentant les circonscriptions dans lesquelles nos entreprises sont établies. Il sera accompagné d'un appel urgent à l'élaboration d'une politique nationale pour la construction et la réparation navales. L'ébauche du document a été adressée aux sous-ministres de six ministères, pour qu'ils fassent leurs commentaires, et tous sauf un ont répondu très favorablement, avec des commentaires mûrement réfléchis qui ont été pris en considération dans la rédaction du texte définitif.

Sur l'avis des sous-ministres, et de beaucoup de nos membres des chantiers navals, nous avons retiré de ce document les critères de la construction au Canada. Le document porte sur la construction navale dans son ensemble, pas seulement sur le cabotage, et il ne réclame pas que la potitique fondamentale du gouvernement soit fondée sur le seul critère de la construction au Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Clarke. C'est toujours la même chose: ça coûte plus cher d'être Canadien et de faire travailler des Canadiens. Nous devrions donner du travail à nos concitoyens mais tout ce que nous achetons vient de Taïwan, de Chine, de Hong Kong ou d'ailleurs. Ça ne me plaît pas du tout.

M. Clarke: Je ferai une dernière remarque, monsieur le président. Lorsque j'ai répondu aux questions concernant les coûts supplémentaires que devraient assumer des armateurs canadiens pour faire construire leurs navires au Canada, j'ai oublié de préciser que, d'un point de vue macro-économique, les coûts ne seraient pas plus élevés pour la nation canadienne. En effet, si le travail est effectué au Canada, il engendre des recettes fiscales pour l'État, du fait de l'augmentation des revenus des particuliers et des entreprises, il permet de réduire le chômage, ce qui réduit les coûts du bien-être social; bref, cela a un effet multiplicateur d'environ 3,5 sur l'ensemble de l'économie. Autrement dit, chaque fois qu'in travailleur canadien participe à la construction d'un navire, environ 3,5 autres sont employés du fait des retombées du contrat. Cela signifie qu'exiger des armateurs canadiens qu'ils fassent construire leurs navires au Canada représenterait pour le pays lui-même un coût global moins élevé que celui qu'il doit assumer quand les armateurs canadiens sont autorisés à faire venir leurs navires de l'étranger.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je voudrais aborder rapidement un dernier sujet, M. le président. Le témoin a formulé deux recommandations, l'une étant que le projet de loi C-52 soit modifié pour exiger que tous les navires canadiens faisant du cabotage au Canada soient construits au Canada, et l'autre que toutes les activités de rééquipement et de réparation soient exécutées dans des chantiers canadiens. Dois-je cependant comprendre, M. Clarke, que vous ne vous attendez pas à obtenir ces résultats du jour au lendemain, c'est-à-dire que vous accepterez une période d'adaptation?

M. Clarke: Certainement, sénateur. Un armateur canadien qui fait actuellement du cabotage peut avoir une flotte d'une

[*Text*]

dozen ships, half of which are foreign built. We are not suggesting for a moment that those ships be replaced immediately by Canadian-built ships. We are just saying that over the fullness of time, as fleet replacement and replenishment is required, it should be done with ships built in Canadian yards.

Senator Macdonald (Cape Breton): Is there anything you would like to see done immediately to bring this about?

Mr. Clarke: With respect to the coasting trade bill, I do not think so, senator. What we would like to see done immediately does not apply to this act. We would like to see the removal of the exemption from the 25 per cent tariff for fishing vessels over 100 feet in length. We think history has long since passed over the rationale for such an exemption and that it should have been removed years ago.

The Acting Chairman: Honourable senators, this concludes the meeting for today. We will meet again next Tuesday, May 24, at 9.30 a.m. Presenting briefs at that time will be Dominion Marine and the City of Prince Rupert, B.C.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

douzaine de navires dont la moitié ont été construits à l'étranger. Nous n'allons certainement pas demander que tous ces navires soient immédiatement remplacés par des navires construits au Canada. Nous voulons simplement qu'ils soient remplacés et rééquipés dans des chantiers navals canadiens lorsque l'armateur décidera normalement de les remplacer ou rééquiper.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Y a-t-il quelque chose qu'il faudrait faire immédiatement pour aller dans cette voie?

M. Clarke: Pas en ce qui concerne le projet de loi sur le cabotage. Ce que nous réclamons dans l'immédiat ne concerne pas ce projet de loi; il s'agit de l'abolition de l'exemption des droits de douane de 25 p. 100 pour les navires de pêche de plus de 100 pieds de long. Nous pensons que les raisons qui ont justifié cette exemption sont disparues depuis très longtemps.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, cela met un terme à la séance d'aujourd'hui. Nous nous réunirons à nouveau mardi prochain, le 24 mai, à 9 heures 30 du matin, pour entendre des représentants de Dominion Marine et de la ville de Prince Rupert, en Colombie-Britannique.

La séance est levée.

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Council of Forest Industries of British Columbia:
Mr. G. E. Bennett, Vice-President;
Mr. Robert J. Toporowski, Chairman, National Transportation Policy Committee.

From the Canadian Maritime Industries Association:
Mr. J. Y. Clarke, President.

Du Council of Forest Industries of British Columbia:
M. G. E. Bennett, vice-président;
M. Robert J. Toporowski, président du comité de la politique nationale du transport.

De l'Association canadienne des industries maritimes:
M. J. Y. Clarke, président.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 24, 1988

Le mardi 24 mai 1988

Issue No. 27

Third proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act

Fascicule nº 27

Troisième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

29517—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Langlois	Olson
Macdonald (*Cape Breton*)	Spivak
	Stewart
MacDonald (*Halifax*)	Stollery
	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Olson substituted for that of the Honourable Senator Bosa. (*May 19, 1988*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Langlois	Olson
Macdonald (*Cap-Breton*)	Spivak
	Stewart
MacDonald (*Halifax*)	Stollery
	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Olson substitué à celui de l'honorable sénateur Bosa. (*le 19 mai 1988*)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

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

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 24, 1988
(49)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Honourable Senator Léopold Langlois, Chairman, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Davey, Langlois, Macdonald (*Cape Breton*) and Turner. (4)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Daniel Bélanger, lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Also in attendance: The Official Reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Dominion Marine Association:

Mr. Norman Hall, President.

From the City of Prince Rupert, B.C.:

Mr. Peter J. Lester, Mayor;

Mr. Joe Scott, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

Mr. Hall made a statement and answered questions.

Mr. Scott made a statement.

Mr. Lester tabled the following documents:

Exhibit TC 49-01, Letter from Judy Parkin, Parkin Services

Exhibit TC 49-02, Letter from John Rodgers, Chairman, Prince Rupert Convention and Visitors Bureau

Exhibit TC 49-03, Letter from Paul Kennedy, President, Prince Rupert Chamber of Commerce

Exhibit TC 49-04, Letter from D.G. Weir, administrator, Village of Port Edward

Exhibit TC 49-05, Letter from W. Smith, administrator, City of Prince Rupert

Exhibit TC 49-06, Letter from George Frisen, administrator, The Highliner Inn

Exhibit TC 49-07, Letter from B.E. Barnewall, administrator, Skeena-Queen Charlotte Regional District

Exhibit TC 49-08, Letter from H.C. Youden, President, Prince Rupert Hotels Association

Exhibit TC 49-09, Letter from Ken Merry, manager, Farwest Bus Line

Exhibit TC 49-10, Letter from T. Bruusgaard, Director of Economic Development, NOREDCO

Exhibit TC 49-11, Letter from C. Peter Reynolds, Vice President, Exploration Cruise Lines

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 24 MAI 1988
(49)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Davey, Langlois, Macdonald (*Cap-Breton*) et Turner. (4)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Daniel Bélanger, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De la Dominion Marine Association:

M. Norman Hall, président.

De la ville de Prince Rupert, C.-B.;

M. Peter J. Lester, maire;

M. Joe Scott, président, Prince Rupert Cruise Ship Committee.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988, poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

M. Hall fait une déclaration et répond aux questions.

M. Scott fait une déclaration.

M. Lester dépose les document suivants:

P.J. TC 49-01, lettre de Judy Parkin, Parkin Services

P.J. TC 49-02, lettre de John Rodgers, président, Prince RupertConvention and Visitors Bureau

P.J. TC 49-03, lettre de Paul Kennedy, président, Prince Rupert Chamber of Commerce

P.J. TC 49-04, lettre de D.G. Weir, administrateur, Village of Port Edward

P.J. TC 49-05, lettre de W. Smith, administrateur, Ville de Prince Rupert

P.J. TC 49-06, lettre de George Frisen, administrateur, The Highliner Inn

P.J. TC 49-07, lettre de B.E. Barnewall, administrateur, Skeena-Queen Charlotte Regional District

P.J. TC 49-08, lettre de H.C. Youden, président, Prince Rupert Hotel's Association

P.J. TC 49-09, lettre de Ken Merry, gérant, Farwest Bus Line

P.J. TC 49-10, lettre de T. Bruusgaard, directeur du développement économique, NOREDCO

P.J. TC 49-11, lettre de C. Peter Reynolds, vice-président, Exploration Cruise Lines

Exhibit TC 49-12, An article from the *Prince Rupert Daily News* of May 20, 1988, by S. Rattan

Exhibit TC 49-13, An article by the Canadian Press published in *The Province* of May 22, 1988

and, together with Mr. Scott, answered questions.

The Honourable Senator Davey moved,—

That, in accordance with Rule 83, a reasonable sum be paid to Messrs. J. P. Lester and W. J. Scott for living and travel expenses incurred in appearing before the Committee.

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

At 10:45 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

P.J. TC 49-12, un article du *Prince Rupert Daily News* du 20 mai 1988 signé S. Rattan

P.J. TC 49-13, un article de la Canadian Press publié dans *The Province* du 22 mai 1988.

et avec M. Scott, répond aux questions.

L'honorable sénateur Davey propose,

Que, conformément à l'article 83 du Règlement, une indemnité raisonnable soit versée à MM. J. P. Lester et W. J. Scott pour frais de voyage et de séjour lors de leur comparation devant le Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 24, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I call the meeting to order. Our first witness is Mr. Norman Hall from Dominion Marine Association.

Mr. Norman Hall, President, Dominion Marine Association: Thank you, Senator Langlois. Mr. Chairman, we have prepared a short brief and, with your permission, perhaps I could go through it. I will then be quite prepared to answer any questions that might arise.

The Dominion Marine Association welcomes the opportunity to submit this brief and appear before this committee to present our concerns on an important piece of legislation.

In some respects, Bill C-52 is reminiscent of another major piece of maritime legislation passed by this parliament—the revisions to the Canada Shipping Act, Bill C-39. Both initiatives were designed to effect modifications to the legislative environment in which the shipping industry operates, in recognition of the changes in international maritime conventions and in national priorities.

The important thrust of Bill C-52, from DMA's point of view, is the reservation of coastal marine commercial activities to Canadian registered, duty paid ships. Inasmuch as this initiative replaces anachronistic provisions of Part XV of the Canada Shipping Act and establishes a regime which is the norm among sovereign maritime nations, it is most welcome indeed.

Several provisions of Bill C-52 drew considerable interest of the Commons legislative committee and groups appearing before it, and they are now under consideration by the Senate Committee. The interest is intensified by the pending Free Trade Agreement and the ramifications it could have on the coasting trade itself and on such matters as the importation of foreign built vessels to engage in that trade. We offer our perspective on these questions.

At present, DMA represents 15 companies operating vessels primarily in the Great Lakes/St-Lawrence Seaway and in the coastal trades. The DMA fleet comprise 126 bulk carriers. Several members of the association own deep sea ships and ships designed to operate within both the lakes and the deep sea. Last year our registers also included 13 Canadian owned, foreign registered ships. In 1987 the fleet hauled approximately 76 million tonnes of cargo, which included major movements of western grain, iron ore and coal.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, mardi, le 24 mai 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le projet de loi C-52, concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Notre premier témoin est M. Norman Hall, de la *Dominion Marine Association.*

M. Norman Hall, président de la Dominion Marine Association: Je vous remercie, monsieur le président. L'Association a rédigé un court mémoire et, avec votre permission, je voudrais en donner lecture, après quoi je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

La *Dominion Marine Association* est heureuse de l'occasion qui lui est fournie de soumettre ce mémoire et de témoigner devant le Comité pour faire valoir ses opinions et inquiétudes en ce qui concerne ce texte de loi important.

À certains égards, le projet de loi C-52 nous rappelle une autre mesure législative importante relative au transport maritime adoptée au cours de la présente législature: je parle des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada, c'est-à-dire du projet de loi C-39. Ces deux projets de loi visent à modifier le cadre législatif dans lequel l'industrie maritime fonctionne de manière à tenir compte de l'évolution des conventions maritimes internationales et des priorités nationales.

Du point de vue de la DMA, le premier objectif du projet de loi C-52 est de réserver le cabotage dans les eaux canadiennes aux navires immatriculés au Canada et dédouanés. Dans la mesure où cette initiative remplace les dispositions anachroniques de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada et établit un régime conforme à la norme respectée dans les états maritimes souverains, elle ne saurait arriver à un meilleur moment.

Votre comité est maintenant saisi de plusieurs dispositions du projet de loi C-52 qui ont tout particulièrement attiré l'attention du comité législatif des communes et des groupes qui ont témoigné devant lui. Elles suscitent un intérêt d'autant plus vif que l'adoption de l'Accord de libre-échange est imminente et que cet accord pourrait se répercuter sur le cabotage et sur d'autres choses, comme l'importation au Canada de navires étrangers. Nous vous offrons notre point de vue à ces divers sujets.

À l'heure actuelle, la DMA représente 15 compagnies dont les navires font surtout du cabotage sur les Grands Lacs et sur la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que sur les côtes. Sa flotte se compose de 126 vraquiers. Plusieurs membres de l'Association exploitent des navires océaniques et des navires conçus pour naviguer tant sur les lacs que sur l'océan. L'an dernier, 13 navires canadiens immatriculés à l'étranger figuraient également dans nos registres. En 1987, la flotte a transporté environ 76 millions de tonnes de marchandises, dont une

[*Text*]

While Canadian flag vessels are the exclusive carriers of cargoes among Canadian ports in the Great Lakes, they also predominate in cross-lake trade with the United States, holding about a 90 per cent share. The growth in the share is well documented and resulted from several factors, including lower operating costs and a greater degree of operating versatility, which translate into a competitive advantage offered by Canadian carriers vis-à-vis their U.S. counterparts.

DMA vessels also operate to a considerable extent on the east coast, in domestic trade in the Maritimes and Canadian Arctic, as well as in international trade to ports on the U.S. Eastern seaboard and the Gulf of Mexico, and in what is called home trade, which essentially covers intercoastal operations via the Panama Canal.

Canadian vessels provide efficient, effective service to bulk shippers. The coasting trade bill would continue to reserve the trade to Canadian ships but it makes provision, in sections 4 and 5, for the issuance of a coasting licence under waiver to foreign flag or non-duty paid ships and the collection of duties and taxes for temporary importation, where no suitable Canadian or non-duty paid ship is available.

DMA substantially supports the provision and the maintenance of the waiver system. Most of the waivers that have been granted have been short-term in practice and for vessels of a specialized nature not available in the Canadian fleet.

DMA takes the broad view that shippers have the right to expect ready access to shipping services. We add, however, an important qualification. The waiver system has operated reasonably well up to now. The Canadian Transport Commission has dutifully performed its responsibilities within the interdepartmental mechanism of temporarily licensing foreign ships for the coasting trade by investigating applications for these licences to establish that indeed no suitable Canadian ships are available. There have in the past been obvious attempts by applicants to abuse the waiver system by such means as "last minute" applications, claiming the necessity of immediate movement of cargoes. In many cases, such claims are obviously spurious, just as in some cases they are well-founded. In short, the qualification to our support of clauses 4 and 5—dealing with the issuance of licences—is that there must be an undertaking that the new National Transportation Agency continue unchanged the work in this area performed formerly by the CTC. In this way both the integrity and the flexibility of the coasting trade regime would be maintained.

We noted that a previous submission before this committee challenged the application of coasting trade reservation and the waiver system to intercoastal trade. It is true that there has

[*Traduction*]

grande quantité de grain de l'Ouest, de minerai de fer et de charbon.

Même si les navires canadiens sont les seuls à pouvoir transporter des marchandises entre les ports canadiens des Grands Lacs, ils transportent également la majeure partie—soit environ 90 p. 100 du fret canadien acheminé par les Grands Lacs vers les États-Unis. Les raisons de la croissance de notre part de ce marché sont bien connues et consistent en plusieurs facteurs, dont les frais d'exploitation plus faibles et une plus grande souplesse opérationelle, qui ont donné aux transporteurs canadiens l'avantage sur leurs concurrents américains.

Les navires des membres de la DMA assurent aussi une partie considérable du transport intérieur sur la côte est, dans les Maritimes et dans l'Arctique canadien, ainsi qu'une partie du transport international vers les ports de la côte est des États-Unis et du Golfe du Mexique; ils sont également présents dans ce que nous appelons le transport «inter-côtier», qui consiste essentiellement à transporter des marchandises d'une extrémité du pays à l'autre en passant par le canal de Panama.

Les navires canadiens assurent un service efficient et efficace aux expéditeurs de vrac. Le projet de loi relatif au cabotage continuerait de réserver ce transport aux navires canadiens, mais prévoit, aux articles 4 et 5, la délivrance de licences de cabotage sous réserve de dérogation à des navires étrangers ou non dédouanés et la perception de droits et de taxes pour l'importation temporaire de navires lorsqu'il n'existe pas de navire canadien ou non dédouané disponible.

La DMA appuie le principe de ces dispositions et le maintien du système des dérogations. Par le passé, la plupart des dérogations étaient à court terme et n'étaient accordées qu'à l'égard de navires spéciaux qui n'avaient pas d'équivalent dans la flotte canadienne.

La DMA estime de façon générale que les expéditeurs ont raison de s'attendre à disposer immédiatement de nos services. Nous estimons cependant qu'ils doivent respecter une condition. Jusqu'à maintenant, le système des dérogations a donné d'assez bons résultats. La Commission canadienne des transports s'est dûment acquittée de ses responsabilités dans le cadre du système interministériel de délivrance de licences temporaires de cabotage à des navires étrangers en enquêtant sur les demandes afin de s'assurer qu'il n'existait pas de navire canadien qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service. Par le passé, certains requérants ont de toute évidence tenté d'abuser du système des dérogations en usant de certains stratagèmes, notamment en présentant leurs demandes à la «dernière minute» et en prétextant qu'il fallait absolument transporter les marchandises immédiatement. Dans de nombreux cas, ces demandes ne sont pas fondées. Bref, nous n'appuierons les articles 4 et 5—qui portent sur la délivrance des licences—qu'à la condition que le gouvernement s'engage à ce que le nouvel Office national des transports continue d'assurer la même surveillance que la CCT. De cette façon, l'intégrité et la souplesse du régime législatif régissant le cabotage seraient maintenues.

Nous avons remarqué que certains témoins que votre comité a déjà entendus ont contesté que le cabotage ait été réservé aux navires canadiens et que le système des dérogations ait été

[*Text*]

been no distinction made between intercoastal trade and more frequent intracoastal trade, and the bill preserves this state of affairs.

It would be quite wrong to suggest that it is protection for a trade that does not exist. The DMA fleets have a number of ships that are articled for the home trade—that is, intercoastal trade—as well as new ocean lakers which can engage in all trades: inland, transoceanic and intercoastal, as the name implies.

In examining temporary import permits—that is, waivers granted by the Canadian Transport Commission—we confirmed that a number of trips did fit into the intercoastal trade; for example, the movement of silica sand from Halifax to Vancouver, and the movement of gypsum rock between the same two ports. In these cases, and others, the waivers were awarded after it was established that suitable Canadian ships were unavailable, because they were engaged in other trades at the time the shipper wanted the cargo to move.

The inclusion in the bill of a 14-day notification period at the time an application for a waiver is made addresses this problem in part; because the time element is such an important factor in the placement of vessels. Thus, while we acknowledge that there will continue to be occasions when shippers will require temporarily imported vessels, we emphasize that Canadian vessels are suitable and willing to enter the trade, and indeed have on occasion in recent years, but obviously in arrangements that provide a fair return to the operator. That fair return has meant the offer of a rate which frequently has exceeded the rate a shipper could get from a foreign flag ship; and most especially if that ship has just unloaded a cargo and is looking for a "backhaul" toward its next port of loading. The disparity in rates between foreign flag and Canadian carriers is a fact of life but it does vary over time. It is likely to lessen with the recent and predicted increase in ocean bulk rates generally.

A given shipper understandably wishes the lowest rate possible for his cargo. We endorse that sentiment, but only within the context of what we regard as a liberal cabotage policy; one that offers a measure of protection of opportunities to Canadian operators while being flexible enough to permit the use of foreign ships through waiver applications, when suitable Canadian ships are unavailable for whatever reason.

We observe that there was discussion in the Commons Legislative Committee over building in some safeguards to the waiver system, such as limiting the number of waivers awarded

[*Traduction*]

appliqué au cabotage d'une côte à l'autre de notre pays. Il est vrai qu'on n'a jamais fait de distinction entre le cabotage d'une côte à l'autre et le cabotage intérieur, qui est plus fréquent, et le projet de loi maintient cet état de choses.

Il serait tout à fait erroné d'affirmer que cela protège une activité qui n'existe pas. Un certain nombre de navires de la DMA sont équipés pour le cabotage dans l'ensemble du Canada—et je parle ici du cabotage entre les côtes est et ouest du pays—et sa flotte compte également des navires nouveaux qui peuvent naviguer autant sur les eaux intérieures que sur les océans et qui font effectivement le transport en eaux intérieures, le transport océanique et le transport d'une côte à l'autre.

Après examen des licences d'importation temporaires, c'est-à-dire des dérogations accordées par la Commission canadienne des transports, nous avons pu confirmer qu'un certain nombre des activités visées consistaient en transport entre nos côtes; je pense, par exemple, au transport du sable siliceux et du gypse entre Halifax et Vancouver. Dans ces cas-là et dans d'autres, les dérogations n'ont été accordées qu'après qu'il ait été établi qu'aucun navire canadien adapté n'était disponible, parce que tous ceux qui existaient étaient utilisés au moment où l'expéditeur en avait besoin.

La présence dans le projet de loi d'une disposition prévoyant un préavis de 14 jours à compter de la date de présentation d'une demande de dérogation résout partiellement ce problème parce que l'élément temps est un facteur très important dans l'affrètement des navires. Ainsi, nous reconnaissons qu'à l'occasion, des expéditeurs auront besoin de navires importés temporairement, mais nous insistons sur le fait qu'il y a parmi les navires canadiens des bâtiments adaptés dont les propriétaires sont disposés à assurer le transport de ces marchandises spéciales, ce qu'ils ont d'ailleurs fait au cours des dernières années; mais évidemment, ils le faisaient en vertu d'ententes leur assurant des gains raisonnables. Par «gains raisonnables», je veux dire qu'ils offraient des taux excédant fréquemment ceux que les expéditeurs pouvaient obtenir des transporteurs étrangers; les gains étaient encore plus importants lorsque l'affréteur du navire parvenait, après l'avoir déchargé, à obtenir une nouvelle cargaison pour le trajet jusqu'au prochain port de chargement. L'écart qui sépare les tarifs des navires canadiens et ceux des navires étrangers est bien réel, mais il peut varier avec le temps. La hausse récente et prévue de l'ensemble des tarifs de transport océanique du vrac est susceptible de le réduire.

Il est compréhensible que les expéditeurs cherchent à faire transporter leurs marchandises au tarif le plus bas possible. Nous ne nous y opposons pas, à condition que cela se fasse dans le cadre de ce que nous appellons une politique libérale de cabotage, c'est-à-dire d'une politique qui offre une certaine mesure de protection aux exploitants canadiens tout en étant assez souple pour permettre l'utilisation de navires étrangers, grâce au système des demandes de dérogation, lorsque aucun navire canadien adapté n'est disponible pour une raison ou une autre.

Nous soulignons qu'il a été question, lors des délibérations du comité législatif de la Chambre des communes, de prévoir dans le projet de loi des mesures de protection à l'égard du sys-

[*Text*]

to a given company or ship, or prescribing a long waiting period between application for and award of waivers. We did not consider such proposals practicable. Where there appears to be a pattern of abuse—for example, repeated applications by the same applicant for substantially similar trades or movements—we proposed that an applicant be required to submit the request for waiver a reasonable period in advance of the date of the intended cargo movement in order to ensure that in such cases obviously suitable Canadian vessels would not be disqualified merely on the grounds that they had no time to position themselves for loading.

Bill C-52 comes to Parliament's consideration at a time when a major trade agreement with the United States is being concluded. As senators know, the subject of marine transportation played no small role in the conduct of the trade negotiations. Transportation remains, for now, outside the ambit of free trade. The continuing existence of the U.S. Jones Act—which wholly closes coasting trade to all but U.S. built, owned, flagged and crewed ships—and the putative removal of customs duties on many items including ships, creates an asymmetrical relationship between our countries in this sector.

We have recently been advised that the quantitative restriction reference in the free trade bill will be employed by Canada to limit the importation of U.S. vessels to Canada for as long as related Jones Act provisions remain in place. We do not yet know the form the restrictions will take or the manner in which they would be occasioned and applied. Despite the best efforts of our trade negotiaton team, we are not satisfied that this is the appropriate mechanism for bringing our systems into balance. As duties come off, our offshore supply sector will be "open season" for U.S. operators. In addition, in the absence of any ownership or investment restrictions in Canada, as compared to the U.S. where a foreigner simply cannot own a shipping operation, we may look forward to the possibility of U.S. firms setting up subsidiaries and importing, duty free, U.S. vessels. One might envision such an operation coming to Canada and importing U.S. thousand foot ships, again duty free, to ply the upper Great Lakes in our coasting trade, as well as cross-lakes trade.

For some time now, DMA has been advocating a proposal that, in regard to investment restrictions, Canada should do no less than has the United States. We had hoped that Bill C-52 might be the appropriate instrument to correct the imbalance. It has proven otherwise, and we are now looking to the Canada Shipping Act, or other legislation, which could be amended to restrict foreign ownership of Canadian shipping companies to

[*Traduction*]

tème des dérogations consistant notamment à limiter le nombre de dérogations accordées à une même compagnie ou à un même navire ou à prescrire une longue période d'attente entre la date de la demande et celle de l'octroi de la dérogation. Ces formules ne nous semblent pas réalisables. Nous avons proposé que lorsqu'on soupçonnerait un abus—par exemple, lorsque le même requérant demanderait des dérogations pour transporter les mêmes marchandises sur les mêmes itinéraires—le requérant soit obligé de soumettre sa demande de dérogation longtemps avant la date prévue du transport de la marchandise afin que dans ces cas-là, des navires canadiens de toute évidence adaptés au transport de ce genre de marchandises ne soient pas disqualifés pour la simple raison qu'ils n'arriveraient pas au port à temps pour le chargement.

Le Parlement est saisi du projet de loi C-52 au moment même où l'on met la dernière touche à un accord commercial d'importance majeure avec les États-Unis. Comme les sénateurs le savent, la question du transport maritime a tenu une place importante dans les négociations commerciales. Pour l'instant, le libre-échange ne s'applique pas au transport. Le maintien aux États-Unis de la loi appelée *Jones Act*—qui n'autorise que les navires construits aux États-Unis, appartenant à des Américains, battant pavillon américain et dont l'équipage est constitué d'Américains à faire du cabotage aux États-Unis—et la suppression putative des droits de douane sur de nombreux articles, dont les navires, font que nos deux pays ne sont pas à armes égales dans ce secteur.

Nous avons appris récemment que le Canada invoquera la restriction quatitative prévue dans l'Accord de libre-échange pour limiter l'importation au Canada de navires américains aussi longtemps que les dispositions pertinentes de la *Jones Act* resteront en vigueur. Nous ignorons encore quelle forme ces restrictions prendront, les raisons pour lesquelles elles seront décrétées et la façon dont elles seront appliquées. En dépit des efforts de notre équipe de négociateurs en matière de commerce, nous ne sommes pas convaincus que c'est la bonne façon d'équilibrer les systèmes des deux pays. Lorsque les droits de douane seront supprimés, les transporteurs américains fondront sur nos marchés étrangers. En outre, à défaut de l'application au Canada de restrictions sur la propriété ou l'investissement comparables aux restrictions en vigueur aux États-Unis, où un étranger ne peut tout simplement pas exploiter de compagnie de transport maritime, il se pourrait que des compagnies américaines ouvrent des filiales au Canada et importent des navires américains en franchise de droits. Il n'est pas impossible qu'une compagnie vienne s'établir au Canada et importe des navires américains de 1 000 pieds, en franchise de droits, et les fasse naviguer dans la partie supérieure des Grands Lacs, c'est-à-dire dans la région où les transporteurs canadiens font du cabotage, et leur fasse faire le transport entre le Canada et les États-Unis par les Grands Lacs.

Depuis un certain temps déjà, la DMA fait valoir qu'en matière de contrôle des investissements, le Canada devrait aller aussi loin que les États-Unis. Nous espérions que le projet de loi C-52 permettrait de corriger ce déséquilibre. Ce n'est pas le cas et nous songeons maintenant à proposer des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada ou à d'autres loi qui auraient pour effet de limiter à 25 p. 100 la

[*Text*]

25 per cent. This would obviate many of the difficulties we can see down the road if and as the free trade arrangement progresses. It would strike a balance between the two countries in this sector, and it would provide a perfectly justifiable protection to the Canadian coasting trade, fully consistent with the thrust of this bill. For the present, however, we are quite satisfied with the substance of Bill C-52, believing that it provides appropriate measures of reservation of the coasting trade to Canadian operators and flexibility to Canadian shippers.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall. Are there any questions?

Senator Macdonald (Cape Breton): For my information, what does the term "cabotage", which appears on page 5 of the brief, mean? Would you explain that?

Mr. Hall: That is the reservation of trade between two ports in a given country. Canada has a cabotage policy that no vessel can trade between two Canadian ports unless it is a Canadian flagged and duty-paid vessel.

Senator Turner: On page 2 of the brief, Mr. Hall, you say that the Dominion Marine Association operates 126 bulk carriers. In your opinion, what will happen to that figure if the Free Trade Agreement comes into being? Will that figure increase or decrease?

Mr. Hall: If the Free Trade Agreement comes into being, that figure will increase. I say that because we think we have a competitive edge over our U.S. friends in that we are not necessarily restricted to building in Canada. We can build a vessel anywhere and pay a 25 per cent duty. We are able to provide a ship at a reasonable cost in that circumstance.

Secondly, our operating expenses are somewhat lower than those in the U.S. because our wage costs are in the vicinity of 25 per cent below our U.S. counterparts. So we felt that we had a very good chance not of only dominating the cross-lakes trade, as we do now, but also perhaps of getting into some of their coastal trade, to which they objected.

Senator Turner: They tell us 80 per cent of our manufactured goods go to the United States. How much of the 20 per cent that is left will your industry pick up under the free trade deal?

Mr. Hall: There is not much in the way of manufactured goods moving by water on the Great Lakes, or the St-Lawrence for that matter. Mainly it goes by rail or truck. We have a seasonal operation and only operate nine months of the year, which it makes it awkward for certain shippers. The higher the cost of the product, the greater the inventory cost.

[*Traduction*]

part des compagnies canadiennes de transport maritime appartenant à des étrangers. Cela éliminerait beaucoup des difficultés qui nous attendent si l'Accord de libre-échange est adopté dans sa forme actuelle. Cela rétablirait l'équilibre entre nos deux pays dans le secteur du transport maritime et assurerait aux compagnies qui font du cabotage au Canada une protection parfaitement justifiée, ce qui serait entièrement conforme à l'objectif du projet de loi. Pour l'instant, cependant, nous sommes tout à fait satisfaits du projet de loi C-52, quant au fond, et nous croyons qu'il permet dans une mesure suffisante de réserver le cabotage en eaux canadiennes à des entreprises canadiennes et de garantir aux expéditeurs canadiens une certaine souplesse dans les services.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hall. Avez-vous des questions, sénateurs?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): À titre simplement informatif, je voudrais savoir ce que signifie le terme «cabotage» employé à la page 5 de la version anglaise de votre mémoire. Pourriez-vous me l'expliquer?

M. Hall: Il s'agit du transport maritime entre deux ports d'un pays donné. Le Canada a une politique en matière de cabotage qui prévoit qu'aucun navire étranger et non dédouané ne peut transporter des marchandises entre deux ports canadiens.

Le sénateur Turner: À la page 2 de votre mémoire, vous dites que la *Dominion Marine Association* exploite 126 vraquiers. À votre avis, si l'Accord de libre-échange est adopté, ce nombre va-t-il diminuer ou augmenter?

M. Hall: Il va augmenter. Je dis cela parce que nous avons l'avantage sur nos concurrents américains, en ce sens que nous ne sommes pas obligés d'acheter des navires construits au Canada. Nous pouvons faire construire nos navires n'importe où et payer un droit de douane de 25 p. 100. Cela nous permet d'offrir des tarifs raisonnables.

Deuxièmement, nos frais d'exploitation ne sont pas aussi élevés que ceux des transporteurs américains parce que les salaires de nos équipages sont d'environ 25 p. 100 inférieurs à ceux des équipages américains. Nous estimons donc que nous avons d'excellentes chances non seulement de dominer le transport maritime sur les Grands Lacs entre les deux pays, puisque c'est déjà fait, mais aussi de nous comparer d'une partie du transport côtier américain, ce à quoi nos concurrents des États-Unis s'opposent.

Le sénateur Turner: Ils nous disent que 80 p. 100 de nos produits manufacturés sont exportés aux États-Unis. Sous le régime du libre-échange, quelle partie du transport des 20 p. 100 qui restent sera assurée par votre industrie?

M. Hall: Nous ne comptons pas tellement sur le transport des produits manufacturés sur les Grands Lacs ou sur le Saint-Laurent. Ces marchandises sont surtout transportées par chemin de fer ou par camion. Nos activités sont saisonnières, c'est-à-dire que nous ne naviguons que neuf mois par année, ce qui complique un peu les choses à certains expéditeurs. Plus la

[*Text*]

Senator Turner: So you are in agreement with the free trade deal?

Mr. Hall: Sure. We agree with the free trade deal. We think it will provide some extra trade for us, but it will be more in the line of bulk commodities as opposed to manufactured goods.

Senator Turner: Thank you very much.

Senator Macdonald (Cape Breton): You mentioned that you have 90 per cent of the cross-lake trade.

Mr. Hall: Yes, sir.

Senator Macdonald (Cape Breton): Is that wholly due to the fact that your wages are 25 per cent lower than the Americans?

Mr. Hall: A combination of wages and financing costs, cost of the vessel, that sort of thing, yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): The same thing would apply to a coastal trade?

Mr. Hall: That is correct. Over the past seven or eight years, the Canadian operators have decided to build dual-purpose vessels commonly called in the trade Salty Lakers. The whole idea there was to give them a little more flexibility, because for a ship these days you are looking at from $40 million to $50 million a unit, and it is pretty tough to operate nine months of the year and pay all of those fixed costs when the seaway is shut down over the winter. Secondly, over the past five or six years there has been a major downturn in trade on the Great Lakes. It dropped from 95 million tonnes in 1981 to a low of about 72 million tonnes in 1986. That is an awful lot of cargo, and therefore an awful lot of ships that are idle.

So the newer class of ships are designed, as I say, to go deep sea, and that is what has been happening. A number of companies have experimented in running these ships over the winter months to try and seek full employment; and by dividing their cost over 12 months, obviously they can offer a better rate. Some of them have found sufficient trade, because these are more efficient ships, to operate in the summer as well. This is relatively new because these ships have been around for only the last seven or eight years.

Therefore, I get a little upset when I hear people from the British Columbia forest industry saying that we do not have ships. We do have ships. Agreed we did not have them before, but we are trying to develop a trade, and owners are spending a lot of money on buying and building ships that are flexible and can get into any trade, and in time they will develop some of these trades. The fear is that if we do not give them the freedom to get into trades that are suitable that are right here in the North American home trade area, we will find that those ships will flag out, which will mean a net lost to Canada. We lose a ship, we lose the jobs on the ship, and we lose the jobs

[*Traduction*]

marchandise est coûteuse et plus les frais de stockage sont élevés.

Le sénateur Turner: Donc, vous êtes favorable à l'Accord de libre-échange, n'est-ce pas?

M. Hall: Absolument. Nous croyons qu'il accroîtra notre volume d'affaires, mais dans le domaine des marchandises en vrac plutôt que dans celui des produits manufacturés.

Le sénateur Turner: Je vous remercie.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous avez dit que vous assuriez 90 p. 100 du transport entre les deux pays sur les Grands Lacs.

M. Hall: C'est exact.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Est-ce dû au seul fait que vos salaires sont de 25 p. 100 inférieurs à ceux des équipages américains?

M. Hall: C'est dû à la différence entre les salaires, le coût des immobilisations, le coût des navires, etc.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Cela s'appliquerait également au cabotage côtier, n'est-ce pas?

M. Hall: C'est exact. Depuis sept ou huit ans, les transporteurs canadiens préfèrent construire des navires capables de naviguer autant sur les Grands Lacs que sur l'océan. Cela donne un peu plus de souplesse à leurs opérations parce que de nos jours, un navire coûte entre 40 et 50 millions de dollars et que comme la voie maritime est fermée pendant l'hiver, il est très difficile de les faire naviguer neuf mois par année pour assumer tous ces coûts fixes. Deuxièmement, depuis cinq ou six ans, le cabotage sur les Grands Lacs a considérablement diminué. En 1981, il était de 95 millions de tonnes et en 1986, il n'était plus que d'environ 72 millions de tonnes. Cela représente une quantité énorme de marchandises et, par conséquent, un très grand nombre de navires inutilisés.

Donc, comme je le disais, ce nouveau type de navire est conçu pour naviguer aussi sur les océans et c'est ce que nous avons fait. Un certain nombre de transporteurs ont, à titre expérimental, fait naviguer ces navires pendant les mois d'hiver pour employer leurs équipages à plein temps; cela leur permet également d'échelonner leurs coûts sur 12 mois et, évidemment, d'offrir des tarifs plus avantageux. Certains d'entre eux ont trouvé suffisamment de clients pour naviguer aussi pendant l'hiver, parce que ces navires sont plus efficients. C'est relativement nouveau parce que ces navires n'existent que depuis sept ou huit ans.

Cela m'énerve donc un peu d'entendre des gens de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique prétendre que nous n'avons pas de navires pour transporter le bois. C'est faux. Je conviens que nous n'en avons pas toujours eu, mais nous nous efforçons de développer ce marché; les armateurs investissent énormément d'argent dans l'achat et la construction de navires polyvalents capables de naviguer partout et, avec le temps, ils réussiront à implanter le transport maritime là où il est absent. Ce que nous craignons, c'est que si nous ne leur donnons pas la liberté de transporter tout ce qu'ils peuvent ici, dans les eaux de l'Amérique du Nord, ces armateurs n'aillent immatriculer

[*Text*]

ashore. The question is: Do we want a national flag present or don't we. I am inclined to think that Canada should have some sort of a presence.

Senator Macdonald (Cape Breton): I noticed some of the arguments that have been advanced here. One especially is that there is no need to provide protection for the Canadian intercoastal fleet from west to east because there was not such a fleet. You are saying that now there is, involving commodities like silica sand from Halifax—that we do have intercoastal trade.

Mr. Hall: That is correct. There is trade there, and it is rather curious that I do not recall, in reviewing the various applications made for a waiver, seeing anything there from COFI looking to move wood products from west to east. They mentioned in their brief that they moved 300,000 tons. How did it go? Did it go by rail? How much of it did go by water? I just do not know. I am just saying the trade is there. We now have better ships than we had ten years ago which were too small to be competitive. Now you have got good-sized ships.

Senator Macdonald (Cape Breton): You mentioned, for information, that you had moved 76 million tonnes, which included major moves of western grain, iron ore, and coal. I can understand the western grain and the iron ore, but there is not that great a movement of coal by water any more, is there?

Mr. Hall: Yes, sir, there is. The bulk of the coal comes from the United States, and goes to Stelco, to Dofasco in Hamilton and also to Ontario Hydro thermal stations; but now there has been a shift to use western Canadian coal that comes across the prairies to Thunder Bay and then by ship to those same locations.

Senator Macdonald (Cape Breton): I see that. I was thinking of eastern coal.

Senator Davey: I have just a couple of questions, Mr. Chairman. Mr. Hall states, at page 6 of his presentation:

> We have recently been advised that the quantitative restriction reference in the free trade bill will be employed by Canada to limit the importation of U.S. vessels to Canada . . .

and so on. Who would advise you on that kind of matter?

Mr. Hall: When we finally got the printed text of the free trade arrangements, the tariff section indicated that there would be a removal of duty on imported U.S. ships over a ten-year period. Currently, the duty is 25 per cent. A footnote to the text suggested that Canada reserve the right to apply a quantitative restriction so long as the U.S. Jones Act remained in place. We feel that that is not sufficient; it is subject to ministerial decision. All sorts of pressures could be applied at different times with respect to how many to import and who

[*Traduction*]

leurs navires dans des pays étrangers, ce qui sera une perte nette pour le Canada. Nous perdrons à la fois les navires, les emplois à bord et les emplois à terre; nous devons donc décider si nous tenons ou pas à ce que le cabotage soit fait par des navires canadiens. J'incline à penser que les compagnies de transport maritime canadiennes devraient être présentes dans notre marché.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Certains des arguments que nous avons entendus m'ont particulièrement frappé, notamment qu'il n'est pas nécessaire de protéger la flotte canadienne qui fait le cabotage entre la côte ouest et la côte est du pays parce que cette flotte n'existe pas. Vous dites qu'elle existe maintenant et qu'elle transporte notamment du sable siliceux de Halifax vers Vancouver.

M. Hall: C'est exact. Nous transportons des marchandises d'une côte à l'autre et, fait assez curieux, lors de l'examen des demandes de dérogation, je ne me souviens pas en avoir trouvé, qui émanaient de membres du COFI désiruex de transporter dans l'Est du bois de l'Ouest. Dans son mémoire, le COFI a dit qu'il avait expédié 300 000 tonnes de bois. Comment ce bois a-t-il été transporté? Par chemin de fer? Combien de tonnes ont-elles été transportées par navire? Je l'ignore. Je dis simplement qu'il y a une place pour nous dans ce domaine. Nos navires sont meilleurs que ceux que nous avions il y a dix ans; à l'époque, ils étaient trop petits pour nous permettre d'être concurrentiels. Maintenant, nous avons des navires plus grands.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous avez dit que parmi les 76 millions de tonnes de marchandises que vous avez transportées, il y avait d'importantes quantités de grain de l'Ouest, de minerai de fer et de charbon. Va pour le grain et le minerai de fer, mais on ne transporte plus tellement de charbon par navire maintenant, n'est-ce pas?

M. Hall: Oh oui, sénateur. La majeure partie de ce charbon provient des États-Unis et est livrée à Stelco ou à Dofasco, à Hamilton, ainsi qu'aux centrales thermoélectriques de l'Hydro-Ontario; mais ces industries emploient maintenant du charbon de l'ouest du Canada qui est expédié à travers les Prairies jusqu'à Thunder Bay, puis livré aux clients par navire.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je sais. Je pensais plutôt au charbon de l'Est.

Le sénateur Davey: J'ai deux ou trois questions, monsieur le président. À la page 6 de son mémoire, M. Hall dit ceci:

> Nous avons appris récemment que le Canada invoquera la restriction quantitative prévue dans l'Accord de libre-échange pour limiter l'importation et le reste. Qui vous aurait donné ces renseignements.

M. Hall: Quand nous avons enfin obtenu le texte de l'Accord de libre-échange, nous avons constaté à la section des tarifs, que les droits sur l'importation de navires américains seraient suspendus pendant une période de 10 ans. À l'heure actuelle, les droits sont de 25 p. 100. Un renvoi au bas du texte laissait entendre que le Canada se réserve le droit d'appliquer une restriction quantitative aussi longtemps que la *Jones Act* américaine sera en vigueur. Nous croyons que cela ne suffit pas, car tout dépendra d'une décision ministérielle. Toutes sor-

[*Text*]

has the right to import. To our minds, it would be far better to amend the Canada Shipping Act—we tried to suggest Bill C-52, but perhaps it was not the appropriate vehicle—to restrict the ownership to 25 per cent foreign. This puts us on a level playing field with our American counterparts. Their restriction is 25 per cent foreign.

Senator Davey: You commented that you are basically in favour of free trade, is that right?

Mr. Hall: Yes, sir, we are.

Senator Davey: It seems to me that you are basically interested in free trade as long as it is not applied to your particular industry. Is that a fair statement?

Mr. Hall: I do not know how you came to that conclusion, senator. The marine industry is not included in the free tade arrangements, although we would love to have seen it there. We think that the Canadian merchant marine fleet could compete with our American counterparts if free trade applied to marine transportation.

Senator Turner: Does the Dominion Marine Association represent many cruise liner companies and do you think your proposal to remove the cruise ship exemption is approved by this sector of the industry?

Mr. Hall: We do not represent any cruise line companies at all, senator. The only companies I am aware of in this country that carry passengers at all tend to be the ferry operators on the east and west coasts and in central Canada. Cruise operations tend to be foreign flagged, but I do know that a number of Canadian and U.S. companies are looking more towards developing a cruise industry. There is a lot of talk about the potential for a cruise vessel on the Great Lakes, for example, of the capacity of approximately 200 cabins.

Senator Macdonald (Cape Breton): At the bottom of page 3 of your brief, you state:

> In short, the qualification to our support of sections 4 & 5—dealing with issuance of licences—is that there must be an undertaking that the new National Transportation Agency continue unchanged the work in this area performed formerly by the CTC.

What kind of an undertaking would you want and from whom would you want?

Mr. Hall: Basically, what we are saying there is that we were somewhat concerned when the Canadian Transport Commission was changed into the National Transportation Agency. Prior to that, this work was done on a modal basis. Each mode had its own division within the CTC. Now it is done in another fashion. We were quite concerned at the time that the marine mode might lose its position within the CTC to the more dominant rail mode that exists. We simply wanted to be assured that the expertise that was there remain within the NTA. The people at the CTC did a very good job in administering the waiver system, were good at checking it out and were fair to all sides. We wanted to be sure that that continues.

[*Traduction*]

tes de pressions pourront être exercées à certains moments pour ce qui est des quantités à importer et du droit d'importer. À notre avis, il vaudrait beaucoup mieux modifier la Loi sur la marine marchande du Canada—nous avons voulu profiter du C-52, mais peut-être que ce n'était pas le moyen approprié—pour limiter à 25 p. 100 la mainmise étrangère. Ainsi, nous sommes sur le même pied que nos homologues américains: ils ont également une limite de 25 p. 100.

Le sénateur Davey: Vous avez dit qu'en principe vous étiez en faveur du libre-échange, n'est-ce pas?

M. Hall: Oui, monsieur.

Le sénateur Davey: Il me semble que vous êtes d'accord en principe, du moment que le libre-échange ne vous touche pas. Est-ce exact?

M. Hall: Je me demande comment vous en êtes arrivé à cette conclusion, sénateur. Bien que nous le souhaitions vivement, le transport maritime n'est pas visé par le libre-échange. Nous croyons que la marine marchande canadienne pourrait concurrencer les Américains si le libre-échange s'appliquait au transport maritime.

Le sénateur Turner: Est-ce que la Dominion Marine Association représente beaucoup d'organisateurs de croisières et croyez-vous que ceux-ci vous approuvent quand vous proposez de supprimer l'exemption concernant les navires de croisière.

M. Hall: Nous ne représentons aucune entreprise de croisières sénateur. Les seules entreprises que je connaisse qui transportent des passagers sont les exploitants de traversiers sur les côtes est et ouest et dans le centre du Canada. Règle générale, les navires de croisière battent pavillon étranger, mais je sais qu'un certain nombre de sociétés canadiennes et américaines cherchent à développer ce genre d'entreprises. Il est fortement question d'exploiter un navire de croisière d'une capacité d'environ 200 cabines sur les Grands Lacs.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): À la page 3 de votre mémoire, vous dites ceci:

> Bref, nous n'appuierions les articles 4 et 5—qui portent sur la délivrance de licences—qu'à la condition que le gouvernement s'engage à ce que le nouvel Office national des transports continue d'assurer la même surveillance que la CCT.

Quel genre de promesse voulez-vous et à qui la demandez-vous?

M. Hall: Essentiellement, nous avons été un peu inquiets lorsque la Commission canadienne des transports a été remplacée par l'Office national des transports. Auparavant, on procédait par mode de transport. Chaque mode avait son propre secteur au sein de la Commission. Aujourd'hui, on procède autrement. Nous craignions, à l'époque, que le mode maritime perde sa position au profit du mode ferroviaire plus important. Nous souhaitions simplement retrouver la même compétence au sein du nouvel Office. Les responsables de la Commission administraient très bien le système de dérogation, vérifiaient ce qu'il fallait et se montraient équitables à tous égards. Nous voulons être sûrs que cela va continuer.

[*Text*]

Senator Macdonald (Cape Breton): There is some argument that any provision that would restrain ownership of Canadian carriers must be part of the Canada Shipping Act. Do you agree with that?

Mr. Hall: Yes, senator. We were suggesting that in lieu of the marine sector not appearing on the free trade table—in fact, transport, generally, is not on the free trade agenda—there be no quantitative restrictions. We think this entire area is subject to abuse and we would far sooner see an amendment made to the Canada Shiping Act regarding foreign ownership.

Senator Macdonald (Cape Breton): When a company applies for a waiver, is there much delay between the time at which the application is made and the time at which it is granted or not granted?

Mr. Hall: I would say no. I have seen some applications for waiver made before the CTC on one day and granted the next day.

Senator Macdonald (Cape Breton): That is quite fast for the government.

Mr. Hall: Yes. As I mentioned in the brief, on ocasion we have seen abuses to the system where the same person for the same cargo applied almost every month. If there is sufficient cargo, I have faith that the Canadian entrepreneur in the marine business will build a ship to suit the trade. If there is insufficient trade, obviously we have no problem in allowing foreign ships to carry it.

Senator Davey: Would you favour transportation in general being included on the free trade agenda?

Mr. Hall: Yes, senator, we would.

Senator Davey: Do you think it is inevitable?

Mr. Hall: I hope that it will be whenever free trade comes up for review. There will be further discussions to see what might be done to include transportation. The biggest hurdle to this being placed on the agenda was the lobbying on the part of the Jones Act marine group. That group stopped the entire thing from coming about. I do not think that any other lobbying group made an effort in this regard.

Senators have to appreciate that the Jones Act covers American-built, American-owned and American-crewed vessels. Not only are the U.S. shipowners and the unions they represent included, but the shipbuilders are also involved. We are talking about four coasts and the Mississippi River; it is a fairly big industry. Then this lobby group wrapped itself around the national defence flag, so it is a tough group to beat.

I think the next time around we would probably pay more attention to the U.S. shipper as to what he has to say about this. I know most of them would love to have seen the marine industry on the free trade agenda.

[*Traduction*]

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Certains prétendent que toute disposition tendant à limiter la participation dans les transporteurs canadiens doit être intégrée à la Loi sur la marine marchande. Appuyez-vous ce point de vue?

M. Hall: Oui, sénateur. Nous suggérons qu'étant donné que le secteur maritime ne figure pas parmi les questions visées par l'Accord de libre-échange—en fait, d'une façon générale, le transport ne figure pas au programme du libre-échange—il n'y ait pas de restrictions quantitatives. Nous croyons qu'il peut y avoir des abus dans ce secteur et nous préférerions que la Loi sur la marine marchande soit modifiée pour tenir compte de la participation étrangère.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Quand une société demande une dérogation, y a-t-il un délai important entre la présentation de la demande et son autorisation ou refus?

M. Hall: Pas nécessairement. Il est arrivé que des dérogations soient accordées le lendemain de la demande.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): C'est plutôt rapide pour un service public.

M. Hall: En effet. Comme je le dis dans le mémoire, des abus se sont déjà produits, par exemple la même personne présentant une demande presque tous les mois pour la même marchandise. S'il y a suffisamment de marchandises, je suis persuadé que les transporteurs canadiens seraient en mesure de fournir les navires nécessaires. Si le trafic est insuffisant, nous ne nous opposerions pas, bien sûr au recours à des transporteurs étrangers.

Le sénateur Davey: Croyez-vous que la question des transports en général devrait être inscrite au programme du libre-échange?

M. Hall: Oui, sénateur.

Le sénateur Davey: Croyez-vous que c'est inévitable?

M. Hall: J'espère qu'il en sera question chaque fois que l'Accord de libre-échange sera revu. On examinera alors comment on pourrait inclure le transport. La grosse difficulté à ce sujet vient des pressions exercées par les entrepreneurs maritimes visés par la *Jones Act*. Ce sont eux qui ont mis des bâtons dans les roues. Je ne pense pas que d'autres groupes aient exercé des pressions à cet égard.

Les sénateurs doivent savoir que la *Jones Oct* protège les navires construits aux États-Unis, propriété d'Américains et ayant des équipages américains. Y sont inclus, non seulement les armateurs et les syndicats qu'ils représentent, mais aussi les constructeurs de navire. Cela vaut pour toutes les côtes des États-Unis et le fleuve Mississippi; c'est un secteur assez considérable. Comme ce groupe de pression invoque volontiers l'argument de la défense nationale, il est difficile de leur résister.

Je pense que la prochaine fois nous tiendrons compte davantage de l'avis des affréteurs américains. Je sais que la majorité aurait souhaité que l'industrie maritime figure dans le libre-échange.

[*Text*]

Senator Davey: Perhaps this is an unfair question, but do you have any comment about other modes of transportation regarding free trade?

Mr. Hall: I really cannot comment in that regard, senator; it would not be fair.

The Chairman: Mr. Hall, were you invited to participate and make suggestions when the Free Trade Agreement was being negotiated?

Mr. Hall: Yes, Mr. Chairman. We made our views well known to those involved. As I said in the brief, I think the Canadian team did the best it could. But suddenly the lobby group mobilized. When the members of that group realized that this might happen and what that could mean to them, they became a very strong force.

The Chairman: Are there any further questions? There being none, on behalf of the committee I would like to thank Mr. Hall.

Honourable senators, our next two witnesses are from the city of Prince Rupert, B.C. I am pleased to introduce Mr. Peter J. Lester, the Mayor of that city, and Mr. Joe Scott, Chairman of the Prince Rupert Cruise Ship Committee. I believe that Mr. Scott has a presentation to make.

Mr. Joe Scott, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee: Mr. Chairman, honourable senators, before presenting my submission, I would like to thank you for this opportunity to appear here today. I would particularly like to thank Mr. André Remy, who has been so kind, helpful and cooperative in arranging our meeting with you today. We had a limited time to prepare our presentation and provide the information that we felt was necessary. Had it not been for Mr. Reny, we might not have been here today.

This submission has been prepared by the Prince Rupert Cruise Ship Committee on behalf of the City of Prince Rupert and the Village of Port Edward, as well as various groups, businesses and individuals active in the development of the cruise industry on the north coast of the province of British Columbia.

Prince Rupert, a major developing west coast port, is the transportation centre for the area. The terminus of the northern main line of the CN Rail and interprovincial Highway 16, the northern terminus of the B.C. ferry system, as well as the Canadian southern terminus of the Alaska Marine Highway system, Prince Rupert lends itself ideally to servicing the Alaskan tourist trade.

For many years tour vessels originating in the lower mainland and cruising to Alaska included a call at Prince Rupert in their summer schedules. The port's facilities to accommodate these larger vessels were less than adequate. Even with the provision of a new lightering facility, these calls diminished to the point of non-existence, primarily due to a re-interpretation of American coastal regulations. However, in the last few years a developing traffic has flourished, utilizing smaller vessels originating cruises to Alaska, with passengers being flown in and out of Prince Rupert to board and disembark the ship at the completion of their voyage.

[*Traduction*]

Le sénateur Davey: Peut-être que ma question déroge un peu, mais savez-vous ce qu'il en est des autres modes de transport par rapport au libre-échange?

M. Hall: Je ne peux vraiment pas vous répondre sénateur; ce ne serait pas honnête.

Le président: Monsieur Hall, avez-vous été invité à donner votre avis et à faire des suggestions au moment où l'Accord de libre-échange a été négocié?

M. Hall: Oui, monsieur le président. Nous avons eu amplement l'occasion de faire connaître nos vues. Comme je le dis dans le mémoire, je pense que l'équipe canadienne a fait de son mieux, mais le groupe de pression s'est soudain mobilisé. Quand ils se sont aperçus de ce qui pouvait arriver et de la façon dont ils seraient touchés, ils ont mis le paquet.

Le président: D'autres questions? S'il n'y en a pas, je voudrais remercier M. Hall au nom du comité.

Honorables sénateurs, nos deux prochains témoins viennent de Prince Rupert en Colombie-Britannique. J'ai le plaisir de vous présenter M. Peter J. Lester, maire de la ville et M. Joe Scott, président du Comité des croisières de Prince Rupert. Je crois que M. Scott a un exposé à nous faire.

M. Joe Scott, président, Comité des croisières de Prince Rupert: Monsieur le président, honorables sénateurs, avant de commencer, je tiens d'abord à vous remercier de votre accueil. Je remercie entre autres M. André Reny qui a pris toutes les dispositions nécessaires pour que nous puissions témoigner devant vous aujourd'hui. Nous n'avons eu que très peu de temps pour rédiger notre mémoire et réunir l'information utile. N'eut été de M. Reny, peut-être que nous ne serions pas ici aujourd'hui.

Le mémoire a été rédigé par le Comité des croisières de Prince Rupert, au nom de la ville de Prince Rupert et du village de Port Edward, ainsi qu'au nom de différents groupes, entreprises et particuliers, qui s'intéressent aux croisières sur la partie nord de la côte de la Colombie-Britannique.

Prince Rupert, un port de la côte ouest en pleine expansion, est le centre des transports de la région. Aboutissement de l'embranchement septentrional du CN, de la route interprovinciale nº 16, terminus nord du système de traversiers de Colombie-Britannique, et terminus sud du système des routes maritimes de l'Alaska, la ville de Prince Rupert est idéalement située pour desservir l'industrie touristique de l'Alaska.

Pendant des années, les bateaux de croisière qui partaient du sud pour se rendre en Alaska faisaient escale à Prince Rupert pendant l'été. Les installations portuaires nécessaires pour accueillir les grands navires étaient insuffisantes. Malgré la mise en place d'un service de chalands, les escales se sont espacées au point de disparaître, essentiellement à cause de la réinterprétation des règlements américains sur le cabotage. Pourtant, depuis quelques années, les activités ont repris: des navires plus petits font des croisières en Alaska, les voyageurs sont amenés à Prince Rupert par avion pour s'y embarquer et font l'inverse au retour.

[*Text*]

At the present time, vessels operated by Exploration Cruise Lines, with headquarters in Seattle, have regular weekly and biweekly schedules utilizing two ships with accommodation for 155 and 255 passengers. The smaller vessel, and the one we are particularly concerned with, is the "North Star" which will make approximately 20 sailings to Alaska during the four-month cruise season, while the larger ship, the "Explorer Starship" will make half that number. These vessels add substantially to the economy of our city. In addition to revenue accruing directly to the Port of Prince Rupert, the airlines are a major beneficiary of this traffic, as well as hotels and motels, providing overnight accommodation, and other various businesses and services catering to the tourist trade.

Unfortunately, implementation of Bill C-52 will devastate this developing traffic. Should Bill C-52 be proclaimed, the "North Star" will most certainly be withdrawn from service when its commitment for this season has been concluded. We are not aware of any Canadian flag vessels presently on the west coast under construction or contemplated that could accommodate this market. As a result, the monetary benefits of this summer activity, and unfortunately the additional employment created, will be lost to Canada and be particularly destructive to the economy of this northern coastal area of our province.

While the loss of benefits accruing from the operation of the "North Star" will be tragic, the potential for further cruise ship development will undoubtedly come to an end. The location of our port and its present facilities has encouraged numerous smaller ship operators to plan for the utilization of Prince Rupert as a base to service not only the present market, but particularly the Queen Charlotte Islands. With the establishment of South Moresby Park, 200 kilometres southwest of Prince Rupert, as a national park, these operators have been assessing the potential of this area and it is an exciting prospect. Exploration Cruises, as part of their assessment, have scheduled two sailings to the islands this season. However, with implementations of Bill C-52 in its present form, we have no doubt that access to this new, adventurous and exciting area, which lends itself ideally to the employment of smaller vessels, will not be provided.

In conclusion, we have mentioned the lack of Canadian flag ships available to service the coastal trade from this area, and we believe this deficiency applies to the entire west coast. If there were a Canadian capability to accommodate this present and potential traffic, then I am confident we would not be appealing to you today for consideration of the following recommendations.

1. We respectfully request your consideration of a complete west coast exemption from the provisions of Bill C-52 for foreign ships engaged in the transport of passengers.

2. If a complete exemption for the west coast is impractical, your consideration of an exemption from the provision of Bill C-52 for the north coast area—specifically the Port of Prince Rupert—and foreign ships engaged in the coasting passenger trade is solicited.

[*Traduction*]

À l'heure actuelle, Exploration Cruise Lines, dont le siège social est à Seattle, exploite deux navires pouvant recevoir respectivement 155 et 225 passagers et qui suivent un calendrier régulier une fois la semaine et aux quinze jours. Le plus petit des deux navires, celui qui nous inquiète davantage, le *North Star*, fait une vingtaine de croisières en Alaska au cours des quatre mois que dure la saison, tandis que le plus gros, l'*Explorer Starhship*, en fait la moitié. Ces navires contribuent substantiellement à l'activité économique de la ville. Outre le port qui en bénéficie directement, les sociétés aériennes en profitent aussi de même que les hôtels et les motels qui offrent le gîte, et toutes sortes d'autres commerces de services touristiques.

Malheureusement, le projet de loi C-52 va chambarder ces activités en expansion. Si le projet de loi est adopté, le *North Star* sera sûrement retiré du service une fois la saison terminée. Nous ne connaissons aucun navire battant pavillon canadien sur la côte ouest, en chantier ou prévu, qui pourrait prendre la relève. Nous perdrons ainsi tous les avantages économiques de cette activité saisonnière, sans compter les emplois qui avaient été créés, et c'est toute l'économie de cette partie de la côte nord de la province qui en souffrira.

Non seulement la disparition du *Nort Start* sera une tragédie du point de vue économique mais, c'est aussi l'expansion future du commerce des croisières qui sera sûrement compromise. A cause de sa situation et de ses installations, plusieurs petits exploitants songent à faire de Prince Rupert une base pour desservir non seulement le marché actuel mais surtout les Îles Reine-Charlotte. Avec la création du parc national de South Moresby, 200 kilomètres au sud-ouest de Prince Rupert, les exploitants ont évalué le potentiel de la région pour en découvrir des perspectives intéressantes. C'est ainsi qu'Exploration Cruises a prévu deux croisières aux îles pour la présente saison. Mais, si le projet de loi C-52 est adopté dans son libellé actuel, nous sommes convaincus que sera compromis l'accès à cette nouvelle région à la fois splendide et sauvage, qui se prête admirablement à l'exploitation de petits navires.

Pour terminer, nous avons dit qu'il manquait de bateaux battant pavillon canadien pour faire le service de cabotage dans ce secteur, et nous croyons que l'ensemble de la côte ouest souffre d'une pareille lacune. S'il y avait des navires canadiens capables de répondre aux besoins actuels et potentiels, je suis persuadé que nous n'aurions pas à vous soumettre aujourd'hui les propositions suivantes:

1. En toute déférence, nous vous demandons d'exempter toute la côte ouest des dispositions du projet de loi C-52 concernant les navires étrangers effectuant le transport de voyageurs.

2. S'il est impossible d'exempter toute la côte ouest, au moins que soit soustraite aux dispositions du projet de loi C-52 la partie nord de la côte—plus précisément le port de Prince Rupert—de même que les caboteurs étrangers effectuant le transport de voyageurs.

[*Text*]

3. If these recommendations are impractical, any modification of the terms of the bill which will serve to preserve our present cruise ship activity and encourage potential traffic would be greatly appreciated.

Mr. Chairman, I would like to introduce Mayor Peter Lester, from the City of Prince Rupert. He has with him endorsations of our presentation from various businesses in the area.

Mr. Peter Lester, Mayor, City of Prince Rupert, British Columbia: Further to Mr. Scott's comment, I would like to express my appreciation for the opportunity to meet with this Senate committee. I would also like to echo his statement of appreciation to Mr. Reny.

The brief presented by the Prince Rupert Cruise Ship Committee is endorsed wholeheartedly by a number of organizations in Prince Rupert. They include the following: the Prince Rupert Chamber of Commerce; the Village of Port Edward; the City of Prince Rupert; a number of hotels, and specifically, the Hotel Association; the Skeena-Queen Charlotte Regional District, which is a county form of government in effect in British Columbia; the Hotel Association in Prince Rupert and area; the Far West Bus Lines, which is a bus company that services the area; a company called Noredco, which is the industrial development arm of the City of Prince Rupert and the Skeena-Queen Charlotte Regional District; the Exploration Cruise Lines, which I believe is of great importance; and an organization recently set up to deal with tourism. Letters from these organizations have been submitted to the committee. All of these organizations are very concerned about the effects of Bill C-52. The word currently used is "devastation". I do not believe that is an exaggeration. The effect of Bill C-52, if passed in its current form, would result in the elimination of cruise ships.

In all these letters that have been submitted, the thought is expressed that nobody objects to the principle of Bill C-52. If there were Canadian ships suitable and available, as Mr. Scott has pointed out, we would not be here. However, to our knowledge, there are no Canadian vessels suitable and available. The effect of Bill C-52, both within the waiver system and principally, would result in elimination of cruise ships sailing from Prince Rupert to Alaska and from Prince Rupert to South Moresby Island, where a new park is being developed jointly by the federal and provincial governments.

The three recommendations that we have given to the committee are ones that the committee should consider. We hope your consideration will result in a recommendation which will reduce the effect of BillC-52.

Senator Turner: Mr. Scott, did you and your committee appear before the House of Commons Transport Committee?

Mr. Scott: Senator Turner, unfortunately we did not hear about the bill until approximately ten days ago. We understand that the bill passed the House in the middle of March, after going to committee, and received third reading. The first we heard of this bill is when it was to come before this committee. All our activity has taken place in the last ten days.

[*Traduction*]

3. S'il est impossible de donner suite à ces demandes, toutes modifications apportées aux dispositions du projet de loi qui seront de nature à préserver les activités de croisière et à encourager leur expansion, seraient hautement appréciées.

Monsieur le président, permettez-moi de vous présenter M. Peter Lester, maire de la ville de Prince Rupert. Il a avec lui les lettres d'appui de différentes entreprises de la région.

M. Peter Lester, maire de la ville de Prince Rupert, Colombie-Britannique: À mon tour, je voudrais remercier le comité du Sénat de nous permettre de témoigner devant lui. Je remercie également M. Reny de sa bonne collaboration.

Le mémoire présenté par le Comité des croisières de Prince Rupert a reçu l'appui enthousiaste de nombreux organismes de la région dont la Chambre de Commerce de Prince Rupert, le village de Port Edward, la ville de Prince Rupert, des hôtels, notamment l'Association des hôteliers, le district régional de Skeena-Reine-Charlotte, une forme de gouvernement régional en Colombie-Britannique, l'Association hôtelière de Prince Rupert et de la région, la Far West Bus Lines qui dessert la région, la compagnie Noredco qui est l'organisme de développement industriel de la ville de Prince Rupert et du district régional Skeena-Reine-Charlotte, Exploration Cruise Lines, qui a une grande importance, et enfin, un organisme touristique récemment mis sur pied. Tous ces organismes ont transmis une lettre d'appui au comité. Tous s'inquiètent des conséquences du projet de loi C-52. On dit volontiers qu'elles seront «catastrophiques» et je ne pense pas que ce soit exagéré. S'il est adopté tel quel, le projet de loi C-52 entraînera la disparition des navires de croisière.

De toutes les lettres que nous avons reçues, aucune ne rejette le principe du projet de loi C-52. Comme M. Scott l'a souligné, si les navires canadiens étaient prêts à prendre la relève, nous ne serions pas ici. Mais, à notre connaissance, aucun navire canadien n'est en mesure de le faire. L'adoption du C-52, à la fois pour ce qui est du système de dérogation et pour l'ensemble de ses dispositions, signifiera la fin de la navigation de croisière entre Prince Rupert et l'Alaska et entre Prince Rupert et l'Île South Moresby, où les gouvernements fédéral et provincial ont entrepris d'aménager un parc.

Nous demandons au comité d'examiner les trois propositions que nous lui avons présentées. Et nous espérons que vous proposerez par la suite de réduire la portée du projet de loi.

Le sénateur Turner: Monsieur Scott, êtes-vous allé témoigner devant le comité des transports de la Chambre des communes?

M. Scott: Malheureusement, nous n'avons entendu parler du projet de loi qu'il y a une dizaine de jours. Sauf erreur, le projet de loi a été adopté par la Chambre des communes au milieu de mars après avoir franchi l'étape du comité et des trois lectures. Nous en avons entendu parler pour la première fois quand

[*Text*]

Senator Turner: Are they aware of your conclusions and recommendations?

Mr. Scott: No, they are not. We hope to make them aware of our conclusions, but we think we are hanging on by our fingernails. We realize that this is our last effort to make some modifications or changes.

Senator Turner: What is the exact type of service provided by your cruise lines originating in Prince Rupert? How far north do they go? Do they go to Alaska?

Mr. Scott: They go to Sitka.

I will talk about the *North Star*, which is the one that we are concerned with. It has 155 night berths. I believe it was in Prince Rupert on Sunday. It originated in Seattle and went to Victoria, picking up passengers in both places, and then went to South Moresby Park and Anthony Island, a remote area that is world famous for old totem poles. The Haida Indians from Skidegate transported the passengers ashore—those who wanted to go—for $10 a head. I understand that the weather was absolutely perfect, and they are enthusiastic about it. The ship then went up to Queen Charlotte City and the passengers were taken by bus to Skidegate, where they had a barbecue on the beach arranged by the Haida Indians. They then came to Prince Rupert and went on to Alaska, came back to Prince Rupert and disembarked their passengers. Some of them got off in Sitka, but the balance got off in Prince Rupert and were flown back to the mainland.

The rest of the crews this year will originate in Prince Rupert, go to Sitka and come back to Prince Rupert. The last trip of the season will take passengers from Prince Rupert to Alaska, back to South Moresby Park—this is in the way of an assessment of what they can do over there—and then down to Victoria and on to Seattle.

Senator Turner: Do any passengers get on or off the boat in Alaska?

Mr. Scott: No, but I believe that some may get off in Sitka. I am not too sure of that, Senator Turner.

Generally, particularly during the seasonal runs after the first and last run, they all get off in Prince Rupert. They get on and then disembark the ship in Prince Rupert. They are flown in and out.

Senator Macdonald (Cape Breton): Have you had any negotiations or conversations with the Department of Transport in regard, perhaps, to getting a waiver?

Mr. Scott: I am glad that you asked that question.

I have brought with me a copy of Prince Rupert's *The Daily News*, our local paper, which was published on Friday afternoon. By that time all our arrangements were made to come here. An article in it is embarrassing for us. The headline reads "By federal minister. Cruise ship protection promised."

The minister, Benoit Bouchard, was in Prince Rupert and made that statement to a reporter. He would not comment on

[*Traduction*]

votre comité en a été saisi. Voilà pourquoi nous n'avons eu que dix jours pour nous préparer.

Le sénateur Turner: La Chambre est-elle au courant de vos conclusions et de vos propositions?

M. Scott: Non. Nous espérons pouvoir lui transmettre nos conclusions mais nous nous rendons compte que nos chances sont très minces. Nous constatons que votre comité est l'étape ultime pour obtenir des changements ou des modifications.

Le sénateur Turner: Quel est précisément le genre de services qu'offrent les navires de croisière en partance de Prince Rupert? Jusqu'où vont-ils vers le nord? Se rendent-ils en Alaska?

M. Scott: Ils se rendent jusqu'à Sitka.

Je voudrais vous parler du *North Star* qui est le navire qui nous préoccupe. Ce dernier comporte 155 couchettes. Je crois qu'il était à Prince Rupert dimanche. Il était parti de Seattle avec des passagers, en avait pris d'autres à Victoria, et s'était rendu ensuite au parc South Moresby et à l'Île Anthony, un endroit écarté mais réputé pour ses totems. Les Indiens Haida de Skidegate ont transporté les voyageurs à terre—ceux qui le désiraient—pour 10 $ chacun. Comme le temps était splendide, l'enthousiasme était à son comble. Ensuite le navire est remonté vers Queen Charlotte City où les voyageurs ont pris l'autobus jusqu'à Skidegate pour un barbecue sur la plage organisé par les Indiens Haida. Le navire est revenu à Prince Rupert, a remonté en Alaska pour revenir chez nous débarquer ses passagers. Quelques-uns sont restés à Sitka, le reste est descendu à Prince Rupert pour repartir vers le sud par avion.

Cet été, les autres croisières partiront de Prince Rupert, iront à Sitka et reviendront à leur point de départ. Lors du dernier voyage, le bateau partira de Prince Rupert, se rendra en Alaska et reviendra au parc South Moresby—on est en train d'évaluer ce qu'on peut faire là-bas—et se rendra ensuite à Victoria puis à Seattle.

Le sénateur Turner: Est-ce que des voyageurs montent ou descendent en Alaska?

M. Scott: Non. Je pense que certains descendent cependant à Sitka. Mais je n'en suis pas certain, sénateur Turner.

D'une façon générale, surtout pendant la saison, après les premiers et avant les derniers voyages, ils débarquent tous à Prince Rupert. C'est le lieu d'embarquement ou de débarquement. Ils arrivent et repartent par avion.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Avez-vous négocié ou discuté avec le ministère des Transports de la possibilité d'obtenir une dérogation?

M. Scott: Je suis heureux que vous me posiez la question.

J'ai apporté avec moi l'édition de vendredi après-midi du *Daily News* de Prince Rupert, notre journal local. Au moment de sa parution, toutes les dispositions avaient déjà été prises pour que nous puissions comparaître devant vous. Selon le titre d'un article embarrassant pour nous, le ministre fédéral promet de protéger les bateaux de croisière.

En effet, le ministre Benoît Bouchard, au cours de son passage à Prince Rupert, a fait cette déclaration à un journaliste.

[*Text*]

it or discuss it with chamber representatives or with any representatives of the city or of our committee. He does say—and I quote— that:

> The Prince Rupert cruise ship industry does not have to fear a government bill that could see increased taxes apply to small foreign vessels, says the federal transportation minister.
>
> Benoit Bouchard, in Prince Rupert today, said small cruise ships can obtain a waiver exempting them from paying the increased taxes.
>
> Bill C-52 imposed—

Then, in the Vancouver *The Province* for Sunday May 22, which reers to the article, the last paragraph says:

> Bouchard said he knows of Prince Rupert's concerns with the bill and has been 'guaranteed' by others in the federal government that no harm will come to the city—which also benefits from spinoff dollars spent by the tourists in town.

Senator Turner: It sounds like there will be an election!

Mr. Scott: I do not have the guarantee in my pocket, but I was in contact with people in Ottawa. I asked them, "Should we come to Ottawa?" We were told, "Yes, you had better come, because three weeks from now you will wish that you had come and you will blame me for telling you not to."

Senator Macdonald (Cape Breton): Perhaps you could arrange to have those articles Xeroxed and distributed to us.

The Chairman: Yes.

Mr. Scott: I can give you both copies. That is our daily newspaper.

The Chairman: We will have photocopies made.

Senator Macdonald (Cape Breton): You are just talking about the west, but I believe the situation on the east coast would be similar. However, I do not expect you to be familiar with the cruise ships operating on the east coast.

Mr. Scott: No I am not, unfortunately, but I understand that in the Commons committee representations were made by eastern groups from the Great Lakes to change the exempt number from 100 to 250. If it had stayed at 100 I do not think we would have appeared before you.

The ships that were going to service the area contained probably over 100 night berths. The *North Star* has 155. But we were unaware of the bill, so we did not make representations to the house.

Senator Turner: Did the minister talk to the mayor or any of the members of city council when he was in Prince Rupert? Was this a promise to a reporter or is it official?

[*Traduction*]

Celui-ci ne voulait pas en parler ni en discuter avec des députés provinciaux, des conseillers municipaux ou des représentants de notre comité. Selon l'article,

> L'industrie des bateaux de croisière de Prince Rupert n'a pas à craindre un projet de loi fédéral qui pourrait augmenter les taxes perçues auprès des petits bateaux étrangers, selon le ministre fédéral des Transports.
>
> M. Benoît Bouchard, de passage à Prince Rupert aujourd'hui, a déclaré que les petits bateaux de croisière pourraient être exemptés de l'agumentation des taxes.
>
> Le projet de loi C-52 imposait . . .

Et il continue. Puis dans l'édition dominicale du 22 mai du journal de Vancouver, *The Province*, dans laquelle il est question de cet article, le dernier paragraphe porte que,

> M. Bouchard a déclaré qu'il connaissait les inquiétudes de Prince Rupert au sujet du projet de loi et que des membres du gouvernement fédéral lui avait «garanti» que la ville ne serait pas lésée, elle qui profite aussi des retombées du tourisme chez elle.

Le sénateur Turner: On croirait entendre des promesses électorales?

M. Scott: Je n'ai pas de garantie en poche, mais j'ai communiqué avec des gens à Ottawa à qui j'ai demandé si nous devions venir. Ils ont répondu qu'il valait mieux nous rendre à Ottawa, que dans trois semaines nous regretterions de ne pas être venus et que nous les blâmerions de ne pas nous l'avoir conseillé.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous pourriez peut-être faire photocopier ces articles et nous les distribuer.

Le président: Oui.

M. Scott: Je peux vous donner les deux éditions. C'est notre quotidien.

Le président: Nous les ferons photocopier.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous ne parlez que de l'Ouest, mais je pense que la situation sur la côte Est est la même. Je ne m'attends pas, toutefois, à ce que vous connaissiez la situation des bateaux de croisière sur la côte Est.

M. Scott: Non, je ne la connais pas, malheureusement, mais je crois comprendre que le comité de la Chambre a entendu les revendications de groupes des Grands Lacs qui ont demandé de porter de 100 à 250 le nombre de places d'hébergement à bord de navires aux fins de l'admissibilité à une derogation. S'il était resté à 100, je ne crois pas que nous serions venus témoigner devant vous.

Les navires qui devaient être exploités dans la zone comptaient probablement plus d'une centaine de couchettes. Le *North Star* en a 155. Mais comme nous n'étions pas au courant du projet de loi, nous n'avons pas formulé de revendications à la Chambre.

Le sénateur Turner: Le ministre s'est-il adressé au maire ou à d'autres membres du conseil municipal quand il s'est rendu à Prince Rupert? Cette déclaration a-t-elle été faite à un journaliste ou est-elle officielle?

[*Text*]

Mr. Lester: It is a promise to a reporter, or a statement by the minister to a reporter. There was no definite—

Senator Turner: Well, a promise means nothing. Can you get something in writing? That is what I would suggest to you.

Mr. Scott: I would like to have something.

Senator Turner: Have you applied for something in writing? Have you contacted the minister?

Mr. Scott: I do not think he was prepared to talk to members of our committee, or he would not comment to members of our committee. Is that not right?

Mr. Lester: It is my understanding that he went to the city of Prince Rupert to deal with the problem of the Coast Guard. Subsequent to that, there was a meeting of the Conservative Party. To my knowledge, members of the party were unable to get any commitment or discussion about this particular issue. Subsequently he met with the reporter, and the statement was as Mr. Scott has outlined.

Senator Turner: Well, all political parties make election promises at election time, and half the time they never materialize. I suggest that you contact the minister and try to get something in writing, because this will be a big thing for Prince Rupert.

Mr. Scott: It is fairly late to get something in writing, or a guarantee. Even then, ministers change, and that type of thing.

Senator Turner: That is a fact.

Senator Davey: Governments change!

Mr. Scott: Governments change and ministers change.

I was involved in port promotion in Prince Rupert from 1964 until 1985, and I dealt with about nine different Ministers of Transport. So I know they change; they change their ideas and views, and that type of thing.

Senator Davey: I have a couple of questions. I understand that there are Canadian cruise ships, but that they are smaller. The problem is that there are no big Canadian cruise ships, is that correct? Are there smaller Canadian cruise ships?

Mr. Scott: I imagine that in the lower mainland there are smaller ships—

Senator Davey: But not in Prince Rupert?

Mr. Scott: There is nothing in Prince Rupert, no. We have charter vessels, but no cruise vessels.

Senator Davey: So we are talking only about this one?

Mr. Scott: Specifically the *North Star*.

Senator Davey: Why are there no Canadian cruise ships of that size?

Mr. Scott: I really don't know. It could be the cost involved of crewing them, and that type of thing. I think that is the idea of this bill.

[*Traduction*]

M. Lester: C'est une promesse faite à un journaliste, ou une déclaration du ministre à un journaliste. Il n'y a rien de précis . . .

Le sénateur Turner: Une promesse n'engage à rien. Pouvez-vous obtenir un engagement écrit? C'est ce que je vous proposerais de faire.

M. Scott: J'aimerais avoir une garantie.

Le sénateur Turner: Avez-vous demandé d'en avoir une par écrit? Avez-vous communiqué avec le ministre?

M. Scott: Je ne crois pas qu'il était prêt à s'adresser aux membres de notre comité ou à leur donner des explications, n'est-ce-pas?

M. Lester: Autant que je sache, il s'est rendu à Prince Rupert pour régler le problème de la Garde côtière. Il a assisté ensuite à une réunion du Parti conservateur. À ma connaissance, les membres du parti n'ont pu obtenir aucun engagement ni ouvrir la discussion sur cette question. Ensuite, il a rencontré le journaliste à qui il a fait la déclaration citée par M. Scott.

Le sénateur Turner: Tous les partis politiques font des promesses électorales qui, dans la moitié des cas, ne se concrétisent jamais. Je vous proposerais de communiquer avec le ministre et d'essayer d'obtenir de lui un engagement écrit parce que cette affaire sera très importante pour Prince Rupert.

M. Scott: Il est un peu tard pour obtenir un engagement écrit, ou une garantie. Et encore là, les ministres changent.

Le sénateur Turner: C'est un fait.

Le sénateur Davey: Les gouvernements passent!

M. Scott: Les gouvernements et les ministres.

Je me suis occupé de la promotion du port de Prince Rupert de 1964 à 1985 et j'ai eu affaire à environ neuf ministres des Transports différents. Je sais donc que les ministres passent ainsi que leurs idées, leus points de vues, etc.

Le sénateur Davey: J'ai une ou deux questions à poser. Pour être sûr de bien comprendre, il y a des bateaux de croisière canadiens, mais ils sont plus petits, n'est-ce pas? Le problème est qu'il n'y a pas de gros bateaux de croisière canadiens, est-ce exact? Y en a-t-il de plus petits?

M. Scott: J'imagine que plus au sud, il y a de plus petits navires qui n'auraient qu'une vingtaine . . .

Le sénateur Davey: Mais il n'y en a pas à Prince Rupert?

M. Scott: Non, il n'y a rien à Prince Rupert. Nous avons des navires affrétés, mais pas de navires de croisière.

Le sénateur Davey: Nous ne parlons donc que d'un navire?

M. Scott: Oui, du *North Star*.

Le sénateur Davey: Pourquoi n'y a-t-il pas de navires de croisière canadiens de cette taille?

M. Scott: Je ne le sais vraiment pas. Il en coûterait peut-être trop cher pour l'équipage, ou d'autres raisons du genre. Je pense que c'est ce dont voulait traiter le projet de loi.

[*Text*]

Senator Davey: But, obviously, it is a profitable business for the American ships. They obviously make money; it is a profitable venture. Why haven't Canadians done the same thing?

Mr. Scott: There are probably 400 or more large cruise vessels originating in Vancouver that go past Prince Rupert—within ten miles of our harbour entrance—during the cruise season. They originate in Vancouver, go to Alaska and pass ten miles in front of Prince Rupert.

Senator Davey: Why?

Mr. Scott: Because of the interpretation of the Jones Act. At one time you had to call at another Canadian port before you went to Alaska. Now you can originate in Vancouver, go to Alaska and go back to Vancouver. Their schedules are so tight that they do not even have four hours to come into Prince Rupert.

I always thought that cruise passengers went on those cruises to see Alaska. I still think that a great number of them do. However, when I mentioned it at one point to one of the cruise directors, he said: "Mr. Scott, the passengers do not even look out of the portholes when they are in Canadian waters. In fact, half of them do not look out of the portholes when they are in Alaska." The accommodation on those ships is so lavish that if the weather is inclement one can stay inside and eat and drink in approximately eight different bars. They are feeding the passengers ten times a day. In the cabins there are VCRs and there is a library of 2,000 movies available. In fact, there are cameras out at the bow, stern and sides and the passenger can stay in his bed and watch the scenery, in colour, from the comfort of very lavish accommodation.

Senator Davey: But none of this lavish stuff is available on the "North Star"?

Mr. Scott: Yes it is, senator.

Senator Davey: Then I am curious to know why the North Star goes into Prince Rupert and other ships do not?

Mr. Scott: I suppose it is because it originates from there and, also, it is a different type of cruise. They fly their passengers into Prince Rupert, cruise them to Alaska and then come back to Prince Rupert. It is probably the timing. I do not think the larger ships have time to come into Prince Rupert. However, in the case of the North Star and the Explorer Starship, they might make different calls in Alaska, and also they operate a slightly more leisurely cruise than the larger ships.

Senator Davey: I am certainly in favour of the solution you are recommending. However, perhaps those are short-term solutions. Why do we not have some comparable Canadian cruise ships going in there?

Mr. Scott: Senator, if there were Canadian cruise vessels, I am quite sure that we would not be here.

Senator Davey: Then why aren't there any? I do not want to go back to Mr. Hall's appearance, and I do not mean to embarrass you, Mr. Scott, but you made a statement about what Canadian entrepreneurs would do if such a situation

[*Traduction*]

Le sénateur Davey: Mais, de toute évidence, c'est une entreprise rentable pour les navires américains. Ça paraît payant pour eux; c'est rentable. Pourquoi les Canadiens ne les imitent-ils pas?

M. Scott: Il y a probablement 400 gros bateaux de croisière ou même plus qui partent de Vancouver et passent au large de Prince Rupert, à moins de dix milles de l'entrée de notre port, durant la saison touristique. Ils partent de Vancouver à destination de l'Alaska et passent à 10 milles de Prince Rupert.

Le sénateur Davey: Pourquoi?

M. Scott: En raison de l'interprétation du *Jones Act*. À un moment donné, il fallait faire escale dans un autre port canadien avant de se rendre en Alaska. Aujourd'hui, on peut partir de Vancouver, se rendre en Alaska et revenir à Vancouver. Leur programme est tellement serré que les bateaux ne peuvent même pas arrêter quatre heures à Prince Rupert.

J'ai toujours pensé que les voyageurs prenaient ces bateaux de croisière pour visiter l'Alaska. Je crois toujours que c'est le cas pour un bon nombre d'entre eux. Cependant, quand j'en ai parlé un moment donné à un organisateur de croisières, il m'a dit que les passagers ne regardaient même pas à travers le hublot quand ils étaient dans les eaux canadiennes et que la moitié d'entre eux n'y jetaient même pas un coup d'œil quand ils étaient en Alaska. Les navires sont tellement luxueux que, si le temps est mauvais, on peut rester à l'intérieur, manger et boire à environ huit endroits différents. Les passagers peuvent manger dix fois par jour. Les cabines sont équipées d'un magnétoscope et il y a 2000 films à la vidéothèque. Des caméras sont installées à l'avant, à l'arrière et sur les côtés du bateau et les passagers peuvent admirer, dans le confort de leur lit, le paysage en couleurs.

Le sénateur Davey: Mais le *North Star* n'offre pas tout ce luxe?

M. Scott: Certainement, monsieur le sénateur.

Le sénateur Davey: J'aimerais bien savoir alors pourquoi le *North Star* arrête à Prince Rupert et pas les autres navires?

M. Scott: J'imagine que c'est parce qu'il vient de cette ville et aussi parce qu'il offre un autre genre de croisière. Les voyageurs prennent l'avion jusqu'à Prince Rupert, d'où part le bateau pour l'Alaska et il revient à Prince Rupert. C'est probablement une question de temps. Je ne pense pas que les plus gros navires ont le temps de faire escale à Prince Rupert. Cependant, le *North Star* et l'*Explorer Starship* ne font pas escale aux mêmes endroits en Alaska et les croisières organisées sur ces bateaux ne prévoient pas autant d'activités.

Le sénateur Davey: J'approuve assurément la solution que vous recommandez. Cependant, il s'agit peut-être de solutions à court terme. Pourquoi n'y a-t-il pas de bateaux de croisière canadiens semblables sur ces trajets?

M. Scott: Monsieur le sénateur, s'il y avait des bateaux de croisière canadiens, nous ne serions sûrement pas ici.

Le sénateur Davey: Alors pourquoi n'y en a-t-il pas? Je ne veux pas revenir sur le témoignage de M. Hall et je ne tiens pas à vous mettre dans l'embarras, monsieur Scott, mais vous avez indiqué ce que les entrepreneurs canadiens feraient dans

[*Text*]

arose. I am saying to you now that, here is such a situation. Why do not the Canadian entrepreneurs do something about it?

Mr. Lester: We would like to see smaller cruise vessels on that route.

Senator Davey: I am sympathetic to your problem, gentlemen, but I am a rather ardent Candian nationalist. I cannot understand why we have no Canadians building those kinds of ships and sailing them into Prince Rupert. If the North Star can go in there to Prince Rupert, I cannot see why Canadian ships could not do just that. However, I know that the problem cannot be solved today.

I would like to ask an unrelated question. The Prince Rupert newspaper is a weekly newspaper, is it not?

Mr. Lester: No, it is a daily paper. It is published five days per week, Monday through Friday.

Senator Davey: So that the Vancouver *Province* story would have been picked up by the newspaper in Prince Rupert?

Mr. Scott: Yes. I think it was originally a Canadian Press story, but there were one or two additions to it. As a matter of fact, the *Province* originally had a story about our concerns, and I also have a copy of that article. That story appeared probably ten days ago when we found out about this problem.

However, there has been a great deal of activity behind the scenes. I know the Prince Rupert Port Corporation has been involved with Ports Canada in Ottawa. Although there has not been too much publicity about that, I know they have been very active.

Senator Davey: From my observation, Mr. Bouchard is a competent minister and a man of his word. Therefore I would be very optimistic. As I say, I regeret that he is a Tory but I think he is a very fair-minded man and will probably deal with this matter in a fair-minded way.

Mr. Scott: As I say, Mr. Chairman, the situation was a little embarrassing. Our paper comes out Friday and we have already made arrangements with them. Therefore I am sure that quite a few people will be wondering why we came here to Ottawa. However, I had talked to people in Ottawa who had tried to contact me prior to the minister's speaking and, after I did contact the minister, these people advised me to come. That is why Mayor Lester and I are here today.

Senator Davey: There is great virtue in having your position endorsed by a Senate committee. On your part, that was a very wise thing to do.

Mr. Scott: As I say, senator, we are hanging on by our toenails and hoping that we might get the message delivered through the good offices of some of the senators.

There is one further aspect to the matter. I think the Canadian airlines have been flying the passengers in, and we probably have three charter flights in and out of Prince Rupert every two weeks. Therefore there is quite a bit of money involved here.

[*Traduction*]

une situation comme celle-là. D'après moi, cette situation existe; pourquoi les entrepreneurs ne font-ils rien en ce sens?

M. Lester: Nous aimerions qu'il y ait de plus petits navires de croisière sur cet itinéraire.

Le sénateur Davey: Je sympathise avec votre cause, messieurs, mais je suis un ardent nationaliste canadien. Je ne peux comprendre pourquoi les Canadiens ne construisent pas de bateaux de ce genre et ne les font pas passer par le port de Prince Rupert. Si le *North Star* peut faire escale à Prince Rupert, je ne peux pas voir pourquoi les navires canadiens ne pourraient pas le faire eux aussi. Je sais cependant que le problème ne peut être réglé aujourd'hui. J'aimerais poser une question sur un tout autre sujet.

Le journal de Prince Rupert est un hebdomadaire, n'est-ce pas?

M. Lester: Non, c'est un quotidien. Il paraît cinq jours par semaine, du lundi au vendredi.

Le sénateur Davey: Et l'article qui a paru dans le journal de Vancouver, *The Province*, viendrait de celui de Prince Rupert?

M. Scott: Oui, je pense que c'est un article de la Presse canadienne, mais on y a fait un ou deux ajouts. En fait, le *The Province* avait déjà publié un article sur nos préoccupations et j'ai une copie de cet article. L'article a paru probablement dix jours avant que nous ne prenions connaissance du problème.

Cependant, beaucoup d'activités se sont jouées dans la coulisse. Je sais que la Société du port de Prince Rupert est intervenue auprès de Ports Canada à Ottawa. On a fait peu de publicité à ce sujet, mais la Société a été très active.

Le sénateur Davey: D'après ce que je sais, M. Bouchard est un ministre compétent et un homme de parole. Je serais donc très optimiste. Comme je l'ai dit, je regrette qu'il soit Conservateur, mais je pense que c'est un homme impartial qui traitera cette affaire en toute justice.

M. Scott: Je le répète, monsieur le président, la situation était un peu embarrassante. Le journal est paru vendredi et nous avions déjà pris les dispositions voulues. Je pense que beaucoup se demandent pourquoi nous sommes venus ici, à Ottawa. Toutefois, j'avais parlé avec des gens d'Ottawa qui avaient essayé de me joindre avant que le ministre ne fasse sa déclaration et, après que j'eus communiqué avec le ministre, ils m'ont conseillé de venir à Ottawa. C'est pourquoi le maire Lester et moi sommes ici aujourd'hui.

Le sénateur Davey: C'est un grand avantage d'être appuyé par un comité sénatorial. C'était un ges très sage de votre part.

M. Scott: Comme je l'ai dit, monsieur le sénateur, nous sommes sur le qui-vive et nous espérons pouvoir faire transmettre le message par les bons offices de quelques sénateurs.

Il y a un autre aspect à la question. Je pense que les compagnies aériennes canadiennes amènent les voyageurs chez nous et qu'il y a probablement trois avions nolisés à destination et en provenance de Prince Rupert à toutes les deux semaines. Il y a donc beaucoup d'argent investi dans cette affaire.

[*Text*]

I also know that the airlines take on four extra employees for the cruise season just to handle the cruise passengers that are being flown in. With the loss of the North Star, two of those jobs will be terminated. However, that is only a small part of the whole thing.

As I say, Prince Rupert is a small community. I suppose that in Ottawa or in Vancouver, if you lose a dozen jobs, it does not affect the situation very much. But if the same thing happens in Prince Rupert, everyone is talking about it.

Senator Davey: What is the total population of Prince Rupert?

Mr. Scott: I think it is approximately 16,000.

Mr. Lester: It is slightly under 16,000.

Senator Turner: Mr. Scott, if the Americans withdraw this service, what happens then?

Mr. Scott: I do not know whether they would continue to operate the Explorer Starship, which is the bigger ship of the two out of Prince Rupert. They have an agent in Prince Rupert, but I suppose their costs are divided between the two ships. However, they have indicated to us that they will withdraw the North Star. I know it is only a matter of $60,000, $70,000 or $80,000, but it might just be the last straw that will break the camel's back. There are charges continually being levied against the ships. There are port charges, passenger head taxes, and all sorts of other things, and I think the Exploration Cruise Lines people are getting their backs up because "here we are again with another tax".

As a matter of fact, I have with me a copy of an application that the Exploration people made this year for a waiver or an exemption. I understand that this is the first year they have made such an application, although I suppose it could have been made in previous years. I suppose that before the advent of Bill C-52 there were regulations under which taxes and duties could be charged, but they did not bother even making an application and nothing ever happened. Now, all of a sudden, they are making application for a waiver.

If this bill is proclaimed, it is not just the Department of Transport that is involved; it is Revenue Canada; it is the Department of Finance; it is Customs and Excise. In fact, half a dozen different groups are involved. As I have said, I am not as familiar as I would like to be with the regulations, but I do know that there is a lot of concern about the whole matter in terms of the application of this bill and as to how it will happen.

However, the minister seems to have the problem at his fingertips.

Senator Turner: In view of the fact that there is a threatened withdrawal of the American service, have you had any preliminary talks with Canadian ship owners to provide a substitute service?

Mr. Scott: No we have not.

Senator Turner: Do you think you should do so?

[*Traduction*]

Je sais aussi que les compagnies aériennes recrutent quatre employés supplémentaires durant la saison touristique uniquement pour s'occuper des touristes qui se rendent à Prince Rupert en avion pour partir en croisière. Après la perte du *North Star*, deux de ces emplois seront supprimés. Ce n'est toutefois qu'un aspect secondaire du problème.

Comme je l'ai dit, Prince Rupert est une petite localité. J'imagine que la perte d'une douzaine d'emplois à Ottawa ou à Vancouver n'est pas bien grave. Mais à Prince Rupert, c'est un événement dont tout le monde parle.

Le sénateur Davey: Quelle est la population totale de Prince Rupert?

M. Scott: Je pense que la ville compte environ 16 000 habitants.

M. Lester: Un peu moins de 16 000.

Le sénateur Turner: Monsieur Scott, si les Américains suppriment ce service, qu'arrivera-t-il?

M. Scott: Je ne sais pas s'ils continueront d'exploiter l'*Explorer Starship*, qui est le plus gros des deux bateaux à partir de Prince Rupert. Ils ont un agent à Prince Rupert, mais j'imagine que leurs coûts sont répartis entre les deux navires. Ils nous ont toutefois indiqué qu'ils cesseront d'exploiter le *North Star*. Je sais que ce n'est qu'une question de 60, 70 ou 80 000 $, mais ce pourrait être la goutte qui fait déborder le vase. On perçoit continuellement des droits sur les navires. Il y a des droits de port; une taxe perçue sur le nombre des passagers et d'autres genres de redevances et je pense que l'*Exploration Cruise Lines* s'impatiente parce que nous voulons en imposer une autre.

En fait, j'ai apporté avec moi copie d'une demande que cette entreprise a faite cette année pour obtenir une dérogation. Je crois que c'est la première année qu'elle le fait, bien qu'elle ait pu le faire auparavant, j'imagine. Je crois qu'avant le dépôt du projet de loi C-52, il y avait des règlements en vertu desquels des taxes et des droits de douanes pouvaient être perçus, mais la compagnie ne s'était même pas donné la peine de présenter une demande et rien ne s'était jamais produit. Aujourd'hui, soudainement, elle demande une dérogation.

Si le projet de loi est promulgué, ce n'est pas uniquement le ministère des Transports qui sera touché, mais Revenu Canada, le ministère des Finances, Douanes et Accises. En fait, une demi-douzaine de groupes différents sont engagés. Comme je l'ai dit, je ne connais pas le règlement autant que je le voudrais, mais je sais qu'on se préoccupe beaucoup de son application.

Cependant, le ministre semble presque toucher au problème.

Le sénateur Turner: Étant donné que le service américain est menacé, avez-vous engagé des négociations préliminaires avec les armateurs canadiens pour le remplacer?

M. Scott: Non.

Le sénateur Turner: Pensez-vous que vous devriez le faire?

[*Text*]

Mr. Scott: As I say, I am not aware of any potential Canadian vessels that are either contemplated, under construction or presently available, that could provide this service. I do not think there are any such vessels on the west coast and, if there are, I have not heard of them.

Senator Turner: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lester: Senator, in answer to your direct question with respect to the Exploration Cruise Lines, the city has received a letter from Exploration for presentation to this committee. That letter says that they have made a tremendously meaningful contribution in and to the community. It then go on to say:

> Should this legislation be implemented, the company would be forced to re-evaluate its options, including the redeployment of Prince Rupert-based vessels, in order not to be adversely affected by economic burdens imposed by such legislation.

Therefore, having read that letter, I think this company would certainly be considering the possibility, at least, of withdrawing the service. Also, since the program is set up a year in advance, they possibly might be considering withdrawing the service for next year or the year after.

Senator Turner: And if they cannot make a buck, they withdraw.

Mr. Lester: Unless they can get a subsidy.

The Chairman: Do the majority of these passengers originate from American ports?

Mr. Scott: Yes. Probably 90 to 95 per cent of them are Americans who fly into Prince Rupert and go on to Alaska.

The Chairman: This could be a problem, if the vast majority of the passengers taking these cruises originate from American ports, and if a Canadian shipowner were then able to pick them up from U.S. ports and take them back to U.S. ports. I do not know whether or not there would be some impediment to Canadian shipowners operating in this way. However, this must be the root of the problem, that no Canadian shipowners are interested in going into the industry.

Mr. Scott: I know of no shipowners who are interested.

The Chairman: That might be the source of the problem.

Senator Davey: I agree. If the people in Seattle can make money, why does not a Canadian get into the industry?

Mr. Lester: We have made it very clear that in the event of there being Canadian vessels suitable and available, it would settle our problem. But, as Mr. Scott has pointed out, there does not appear to be a cruise line using Canadian bottoms at the present time. As a matter of fact, there are very few American-built vessels. They are mostly foreign constructed.

The Chairman: If there are no further questions, on behalf of the committee I thank the witnesses for coming here today.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

M. Scott: Comme j'ai dit, je ne connais aucun navire canadien, en chantier ou prêt à servir, qui pourrait fournir ce service. Je ne pense pas que les navires nécessaires existent sur la côte Ouest et si oui, je ne les connais.

Le sénateur Turner: Merci, monsieur le président.

M. Lester: Monsieur le sénateur, en réponse à votre question concernant la compagnie *Explorations Cruise Lines,* elle a envoyé une lettre à la ville pour qu'elle la présente au comité. Elle indique dans cette lettre avoir apporté une contribution extrêmement importante à la communauté. Elle ajoute ceci:

> Si cette loi est promulguée, notre entreprise sera obligée de réévaluer ses choix, y compris l'affrètement des navires de Prince Rupert, pour ne pas avoir à subir les conséquences économiques imposées par la loi.

Cette lettre laisse donc à penser que l'entreprise envisagera sûrement la possibilité d'interrompre le service. En outre, étant donné que son programme est établi un an à l'avance, elle envisagera peut-être de l'interrompre l'an prochain ou l'année suivante.

Le sénateur Turner: Et si elle ne peut rentabiliser le service, elle le supprime.

M. Lester: À moins qu'elle puisse obtenir une subvention.

Le président: La majorité de ses voyageurs viennent-ils des ports américains?

M. Scott: Oui. Environ 90 à 95 p. 100 sont des Américains qui arrivent en avion à Prince Rupert pour se rendre en Alaska.

Le président: Cela pourrait poser un problème si la majorité des passagers de ces croisières viennent de ports américains et si un armateur canadien était capable d'aller les chercher et les reconduire dans un port américain. Je ne sais pas s'il y aurait des inconvénients pour les armateurs canadiens qui exploiteraient un service de ce genre. Cependant, la cause première du problème reste qu'aucun armateur canadien n'est intéressé à se lancer dans cette industrie.

M. Scott: Je n'en connais aucun qui s'y intéresse.

Le président: Cela peut être la cause du problème.

Le sénateur Davey: J'en conviens. Si les gens de Seattle peuvent rentabiliser ce commerce, pourquoi n'y a-t-il pas des Canadiens qui veulent s'y engager?

M. Lester: Nous avons indiqué bien clairement que s'il devait y avoir des navires canadiens convenables et disponibles, notre problème serait réglé. Mais, comme M. Scott l'a souligné, il n'y a pas de compagnies maritimes utilisant de bateaux canadiens à l'heure actuelle. En fait, il existe très peu de navires construits en Amérique. Ils viennent pour la plupart de l'étranger.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais, au nom du comité, remercier les témoins d'être venus comparaître devant nous aujourd'hui.

La séance est levée.

Canada Post Corporation / Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Book Tari
rifs des livres

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

WITNESSES—TÉMOINS

(See back cover)

(Voir à l'endos)

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

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Dominion Marine Association:
Mr. Norman Hall, President.

From the City of Prince Rupert, B.C.:
Mr. Peter J. Lester, Mayor;
Mr. Joe Scott, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee.

De la Dominion Marine Association:
M. Norman Hall, président.

De la ville de Prince Rupert, C.-B.:
M. Peter J. Lester, maire;
M. Joe Scott, président, Prince Rupert Cruise Ship Committee.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 7, 1988

Le mardi 7 juin 1988

Issue No. 28

Fourth proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act

Fascicule nº 28

Quatrième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Langlois	Olson
Macdonald (*Cape Breton*)	Spivak
	Stewart
MacDonald (*Halifax*)	Stollery
	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Langlois	Olson
Macdonald (*Cap-Breton*)	Spivak
	Stewart
MacDonald (*Halifax*)	Stollery
	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

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

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 JUIN 1988
(50)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Spivak et Turner. (4)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur van Roggen.

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Daniel Bélanger, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoin:

Du Syndicat international des marins canadiens:

M. Andrew Boyle, secrétaire trésorier et vice-président exécutif.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988, poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

M. Boyle fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 10 le Comité se réunit à huis clos.

À 10 h 50 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 7 JUIN 1988
(51)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos, à 10 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Spivak et Turner. (4)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur van Roggen.

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Daniel Bélanger, avocat.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

De Revenu Canada, Douanes et Accise:

M. D. L. Western, chef, Contrôle des transporteurs, Contrôle du trafic commercial.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 7, 1988
(50)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Spivak and Turner. (4)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator van Roggen.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Daniel Bélanger, Lawyer.

In attendance: The Official Senate reporters.

Witness:

From the Seafarer's International Union:

Mr. Andrew Boyle, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

Mr. Boyle made a statement and answered questions.

At 10:10 a.m., the Committee withdrew to sit in camera.

The Committee adjourned at 10:50 a.m.

TUESDAY, JUNE 7, 1988
(51)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 10:10 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Spivak and Turner. (4)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator van Roggen.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Daniel Bélanger, Lawyer.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Grant Manery, Director, International Shipping Policy.

From Revenue Canada, Customs and Excise:

Mr. D. L. Western, Chief, Carrier Control, Commercial Traffic Control.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in

dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que la réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président dépose un communiqué du Président du Conseil du Trésor daté du 6 juin 1988, p.j. TC-51-A.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le Comité se réunisse dorénavant au moins 2 fois par semaine pour l'étude des projets de loi C-52 et C-105.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le Comité entende les témoignages de l'industrie de croisière de la C.-B. et de l'industrie hôtelière de la C.-B.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu

Que le sénateur Turner rencontre les fonctionnaires du ministère des transports afin de discuter les Règlements se rapportant au projet de loi C-105.

Il est convenu

Que le Comité invite le ministre des Transports ou son représentant à comparaître lors de l'étude du projet de loi C-105.

À 10 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Honourable Senator Turner moved—

That the Committee sit in camera, without interpretation or recording services.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Chairman tabled a release from the President of the Treasury Board dated June 6, 1988, exh. TC-51-A.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That henceforth the Committee meet twice a week to consider bills C-52 and C-105.

Following debate, and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That the Committee hear testimony from representatives of B.C.'s cruise and hotel industries.

Following debate, and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Agreed,

That Senator Turner meet with officials from the Department of Transport to discuss the regulations pertaining to Bill C-105.

Agreed,

That the Committee invite the Minister of Transport or his representative to testify before it during consideration of Bill C-105.

The Committee adjourned at 10:50 a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 7, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: I call the meeting to order.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, we are delighted to see you back and we hope that you are feeling better.

The Chairman: That is very kind of you. I am feeling better, though I am not totally recovered.

Our witness this morning is Mr. Andrew Boyle, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President of the Seafarers' International Union.

Mr. Andrew Boyle, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President, Seafarers's International Union: Mr. Chairman, before I begin to read my brief, I would like to draw the attention of the committee to one fast-changing event involving this piece of legislation, which is the flagging out of many Canadian ships. This morning I will be drawing particular attention to the granting of licensing provisions, which is somewhat different from the position we took before the committee of the House of Commons that dealt with the bill.

On behalf of the membership fo the Seafarers' International Union of Canada, let me extend our appreciation to this committee for the opportunity to present our views—a Canadian perspective—with respect to Bill C-52. Slanting our perspective in Canadian terms might possibly bias our qualified opinion, but as Canadians our sole intent and interests, as reflected in our views and amendments, are to generate benefits to Canada. We are not here to perpetuate some multinational corporations' or Canadian companies' desire to expand foreign shipping fleets, to provide employment to seafarers of the third world or to continue their exploitation to generate greater profits for their employers.

The essence of the statute that this bill amends established a national policy which encouraged Canadians within its framework to go beyond colonial status of hewers of wood and carriers of water and establish a secondary industry of primary importance. To the extent possible under the Canada Shipping Act, Canadians responded in establishing trade routes and, by developing new technologies and expertise, effectively and productively to handle them. Unfortunately, the framework of this legislation did not produce the same incentives to our coastal fleets as it did to our established inland fleets, and the goal of the legislation was not fully realized.

The shortcomings of the Canada Shipping Act and its loopholes were not conducive to the high capital cost investment

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 7 juin 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-52 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et les activités maritimes de nature commerciale, se réunit à 9 h 30 pour en étudier la teneur.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: La séance est ouverte.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, nous sommes heureux que vous soyez de retour et nous espérons que vous vous sentez mieux.

Le président: C'est très aimable de votre part. Je me sens mieux, même si je n'ai pas récupéré toutes mes forces.

Nous accueillons ce matin M. Andrew Boyle, le secrétaire trésorier et vice-président administratif du Syndicat international des marins canadiens.

M. Andrew Boyle, secrétaire trésorier et vice-président administratif, Syndicat international des marins canadiens: Avant de commencer à lire mon mémoire, j'aimerais attirer l'attention des membres du Comité sur une situation qui évolue rapidement et qui concerne ce projet de loi, c'est-à-dire les nombreux navires canadiens battant pavillon de complaisance. Ce matin, j'attirerai plus particulièrement l'attention du Comité sur les dispositions du projet de loi concernant la délivrance des licences, ce qui est légèrement différent de la position que nous avons prise devant le Comité de la Chambre des communes qui a étudié ce projet de loi.

Au nom des membres du Syndicat international des marins canadiens, permettez-moi de remercier le Comité de l'occasion qu'il nous offre d'exposer nos vues—un point de vue canadien—sur le projet de loi C-52. En présentant les choses du point de vue canadien, nous risquons les préjugés, mais en tant que Canadiens notre seule intention et nos seuls intérêts, comme le traduisent nos points de vue et nos amendements sont de travailler dans l'intérêt du Canada. Nous ne sommes pas ici pour perpétuer le désir de certaines sociétés multinationales ou entreprises canadiennes d'accroître leur flotte de navires marchands étrangers, de donner du travail à des marins du Tiers-Monde ou de continuer à exercer leurs activités pour accroître les profits de leurs employeurs.

La Loi que ce projet de loi modifie établissait une politique nationale qui encourageait les Canadiens à aller au-delà du statut colonial «de coupeurs de bois et de porteurs d'eau» et à mettre sur pied une industrie secondaire de première importance. Dans la mesure où le leur permettait la Loi sur la marine marchande du Canada, les Canadiens ont réagi en établissant des routes commerciales et en concervant de nouvelles techniques et de nouvelles compétences pour les exploiter efficacement et profitablement. Malheureusement, cette mesure législative n'a pas offert à nos flottes côtières les stimulants dont ont bénéficié nos flottes intérieures établies et le projet de loi n'a pas atteint complètement son objectif.

Les lacunes de la Loi sur la marine marchande du Canada et ses échappatoires ont empêché les investissements néces-

[*Text*]

required in shipping, but the problems, although not resolved, were recognized. This is identified by past bills like Bill C-61 and Bill C-157 which attempted to deal with the situation. Given the changes in the maritime industry, it is interesting, though sorrowfully so, that the present amendments basically go no further than the previously proposed legislation and essentially only legitimize current practices.

This bill is a blatant example of an apathetic government failing in its responsibilities to address the needs of the Canadian maritime industry and its workforce. The political memories of members in the House of Commons may not recount the origin or intent of the legislation, but it is our hope that yours will. Due to your advantage of historical perspective, and your sole concern for whatever benefits this legislation holds for Canada, it is our respectful submission that certain intrinsic changes are required in this legislation. Otherwise its end will be the continued appeasement of the multinationals. We hope that you will take the necessary action to ensure that these changes are made and that the compromises affecting Canada contained therein are eliminated.

Following are some proposed amendments. The first group deal with interpretation. Concerning clause 2, it is our belief that affected parties should be added—parties such as shipping companies, the Unemployment Insurance Commission and maritime unions. With reference to the paragraphs dealing with the definition of "Canadian ship," we feel that many changes are required, and we suggest that the following be included:

(a) a ship built and registered in Canada and taxes paid.

(b)—which is the old paragraph (a)—registered in Canada in respect of which all duties and taxes under the Customs Tariff and the Excise Tax Act have been paid, or

(c)—which is the old paragraph (b)—built in Canada and exempted from 15 registration pursuant to section 8 of the Canada Shipping Act;

(d)—which is new but is still not in the legislation—beneficially owned by a Canadian citizen or landed immigrant;

(e)—which also is not in the legislation—manned by Canadian citizens or landed immigrants;

With reference to the definition of "foreign ship" it should be changed to read "any ship not mentioned in the proposed and *prioritied* definition of Canadian Ship."

With reference to the definition of "non-duty paid ship", delete all reference to this definition in its entirety from the interpretation and throughout the bill.

[*Traduction*]

saires à la marine marchande, mais les problèmes, bien qu'ils n'aient pas été résolus, ont été reconnus. En effet, à cet égard, des projets de loi comme le C-61 et le C-57 ont été déposés pour tenter de corriger la situation. Étant donné les changements qui se sont produits dans l'industrie maritime, il est curieux quoique attristant, que les amendements actuels fondamentalement n'aillent pas plus loin que le projet de loi déposé auparavant et ne fasse essentiellement que légitimer les pratiques actuelles.

Ce projet de loi est un exemple flagrant d'un gouvernement apathique qui faillit à sa tâche en ne tentant pas de répondre aux besoins de l'industrie maritime canadienne et de ses travailleurs. Les députés de la Chambre des communes ne se rappellent peut-être pas l'origine ou l'intention de la mesure législative, mais nous espérons qu'il n'en sera pas de même pour le Sénat. Étant donné votre avantage de la perspective historique et votre seul souci en l'occurrence les avantages que la mesure législative représentent pour le Canada, nous estimons, avec tout le respect que nous vous devons, que certains changements intrinsèques doivent être apportés à cette mesure législative si nous ne voulons pas qu'elle vise l'apaisement continu des multinationales. Nous espérons que vous prendrez les mesures nécessaires pour que ces changements soient apportés et qu'on y supprime les compromis touchant le Canada.

Voici quelques-uns des amendements proposés. Le premier groupe a trait aux définitions. En ce qui concerne l'article 2, nous croyons que les parties en cause devraient être ajoutées—des parties comme les transporteurs maritimes, la Commission d'assurance-chômage et les syndicats maritimes. En ce qui concerne les paragraphes concernant la définition de «navire canadien» nous estimons que de nombreux changements sont nécessaires. Nous proposons d'inclure ce qui suit:

a) soit un navire construit et immatriculé au Canada et pour lequel les taxes ont été acquittées.

b)—l'ancien paragraphe *a*)—soit un navire immatriculé au Canada à l'égard duquel tous les droits et taxes prévus par le *Tarif des douanes* et la *Loi sur la taxe d'accise* ont été acquittés, ou

c)—l'ancien paragraphe *b*)—soit un navire construit au Canada et exempté de l'immatriculation en vertu de l'article 8 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*

d)—nouveau, mais ne figurant pas encore dans la mesure législative—soit un navire dont un citoyen canadien ou un immigrant reçu, a l'usufruit;

e)—ne figurant pas non plus dans la mesure législative—soit un navire dont l'équipage est composé de citoyens canadiens ou d'immigrants reçus;

En ce qui concerne la définition de «navire étranger», il faudrait la modifier de la façon suivante: «tout navire dont il n'est pas fait mention dans la définition proposée et privilégiée de navire canadien.»

En ce qui concerne la définition de «navire non dédouané», supprimez en entier cette définition et tout renvoi à cette dernière dans le projet de loi.

[*Text*]

With reference to the definition of "resident in Canada", delete all reference to this definition in its entirety from the interpretation and throughout the bill.

The next group of suggested amendments come under the Regulation of Foreign Ships. We suggest that you delete subclause 3(3) and subclause 3(6) in their entirety. With reference to clause 4, which deals with "issuance of licence, foreign ship", we ask that you amend the text to read as follows: Only on an application made sixty (60) days prior to the date for the use of a foreign ship by a Canadian or landed immigrant acting on behalf of a foreign ship, the Minister of National Revenue shall issue a licence in respect of the foreign ship, where the minister is satisfied that

(a) all parties which would be affected by the approval of the application have had thirty (30) days notice of such

(b) the Commission has determined that no Canadian ship is suitable and available to provide the service or perform the activity described in the application;

(c) arrangements have been made for fifty per cent (50%) of the full payment of all the duties and taxes to be paid under the Customs Tariff and Excise Tax Act, section 45, applicable to a foreign ship becoming Canadian

(d) all certificates and documents relating to the foreign ship issued pursuant to shipping conventions to which Canada is a party are valid and in force; and

(e)—which is still not in the legislation—the foreign ship meets all safety requirements and all other requirements imposed by any law of Canada applicable to the operation of Canadian ships.

We ask that you delete clause 5 in its entirety.

We suggest that you amend subclause 7(2), which refers to the definition of effective period of licence, to read:

(2) Every licence shall set out the period of time for which it is valid, which period may not exceed one scheduled trip for the vessel.

With reference to the definition of "Function of Agency," subclause 9(2) we ask that you amend it to read:

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing criteria, which shall be publicly available, to be applied by the agency for determining the suitability and availability of Canadian ships and non-duty paid ships.

These proposed changes would create an incentive for continued investment in the building of Canadian ships in Canada and for the maintenance of Canadian communities dependent on shipbuilding; also, further the development of our construction expertise and secure a future for a workforce requiring skills and training. Secondly, with these amendments an owner can also decide not to build ships in Canada, as the flexibility of a second choice exists for the purchase of foreign-built tonnage provided the duty is paid. The duty charges can also stabilize the effects of importation.

[*Traduction*]

En ce qui concerne la définition «résident du Canada», supprimez en entier cette définition et tout renvoi à cette dernière dans le projet de loi.

Le prochain groupe d'amendements proposés porte sur la réglementation de l'utilisation des navires étrangers. Nous proposons que vous supprimiez intégralement les alinéas 3(3) et 3(6). En ce qui concerne l'article 4, lequel traite de la délivrance de licences à des navires étrangers, nous vous demandons de modifier le texte de la façon suivante: Seulement pour une demande présentée soixante (60) jours avant la date d'utilisation de navires étrangers par un immigrant reçu canadien agissant au nom d'un navire étranger, le ministre du Revenu national délivre une licence pour le navire étranger, s'il est convaincu à la foi que

a) toutes les parties qui seraient touchées par l'approbation de la demande ont reçu un préavis de trente (30) jours

b) l'Office a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande;

c) que des arrangements ont été pris pour le paiement de cinquante pour cent (50 p. 100) de tous les droits et taxes prévus par le tarif des douanes et l'article 45 de la Loi sur le tarif des douanes applicables à l'utilisation d'un navire étranger qui devient un navire canadien.

d) que tous les certificats et documents délivrés à l'égard du navire étranger en vertu de conventions maritimes auxquelles le Canada est partie sont en cours de validité; et

et *e*), qui ne figure pas encore dans la mesure législative: *e*) que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de sécurité et autres prévues par toute loi canadienne applicable à l'exploitation de navires canadiens.

Nous vous demandons de supprimer intégralement l'article 5.

Nous vous recommandons de modifier le paragraphe 7(2), lequel renvoie à la définition de durée des licences pour qu'il se lise comme suit:

(2) les licences sont valides pendant la durée d'un voyage prévu du navire.

En ce qui concerne la définition de la «fonction de l'Office», le paragraphe 9(2), nous vous demandons d'y apporter les modifications suivantes:

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer les critères, lesquels doivent être rendus publics, à appliquer par l'Office dans sa détermination.

Ces changements proposés encourageraient l'investissement permanent dans les chantiers maritimes canadiens ainsi que le maintien des collectivités canadiennes tributaires de la construction navale, nous spécialiserait davantage et assurerait l'avenir d'une main-d'œuvre qui a besoin d'acquérir des compétences et de suivre des cours de formation. Deuxièmement, ces amendements permettent à un propriétaire de ne pas construire de navires au Canada étant donné qu'il peut toujours acheter des navires construits à l'étranger, pourvu qu'il

[*Text*]

Also, Canadian owners of Canadian ships could have further protection and reason to invest in Canada if the Governor in Council would include antidumping provisions in his criteria for regulations indicated in subclause 9(2), as well as a provision that the ships must be beneficially owned in Canada by Canadians.

So far as the administration of licences is concerned, on the whole, the WTC or NTA have done an adequate job. However, to ensure against abuse in the future, we have proposed in clause 4 that applications for licences be made 60 days in advance of the time a ship is required and that mandatory notice be received by all affected parties no later than 30 days in advance of the time a ship is required. Any time limit less than that almost invites abuse.

With the growing awareness of the effects of maritime disasters on the ecology, and the damage they have caused in the past—for example, the closing the of St. Lawrence Seaway and the Welland Canal, and the polluting of the east coast shoreline; also in terms of equal competition and fair trade—we feel that our proposed change in clause 4(*e*), requiring foreign ships to meet of all the safety requirements and other laws imposed by the Canadian government applicable to Canadian ships and crews, is justified.

Furthermore, on the question of information, we feel that it should be easily accessible to all affected parties, especially when it involves the criteria on which decisions are based.

Finally, with respect to subclause 3(6) and the intended refurbishing of the DEW line installations—and with respect to the Jones Act and the U.S. position on free trade—we submit that we should neither allow nor invite the United States government to break our cabotage law and benefit from commerce in the Canadian Arctic.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Boyle. Are there any questions?

Senator MacDonald (Halifax): Are you planning to break away from the SIU in the United States? Your brief is a very strong statement. Your organizations is the SIU of Canada, is it not?

Mr. Boyle: That is correct, sir. We are an autonomous union within Canada, with complete control of our dues. We have complete autonomy with respect to our pension fund, which is regulated by the Canadian laws on pension plans. We administer and fund our own medical plan. We negotiate collective agreements with all Canadian maritime companies. These agreements are voted on solely by Canadians and signed solely by the administration of the SIU of Canada. We are an affiliate of the Seafarers International Union of North America, which was our parent and original founder going back some 50

[*Traduction*]

acquitte les droits de douanes. Les frais de douanes peuvent également stabiliser les effets de l'importation.

En outre, les propriétaires canadiens de navires canadiens pourraient jouir d'une plus grande protection et avoir d'autres raisons d'investir au Canada, si le gouverneur en conseil incluait des dispositions antidumping dans ses critères fixés par règlement dont il est question au paragraphe 9(2) et précisait qu'il doit s'agir de navires dont les Canadiens résidant au Canada ont l'usufruit.

En ce qui concerne l'administration des licences, dans l'ensemble, le WTC ou le NTA se sont acquittés adéquatement de leur tâche. Toutefois, pour éviter les abus à l'avenir, nous proposons, à l'article 4, que les demandes de licence soient présentées 60 jours avant l'utilisation du navire et qu'un avis obligatoire soit reçu au plus tard 30 jours avant que toutes les parties en cause utilisent le navire. Tout délai moindre invite presque aux abus.

Étant donné la prise de conscience de plus en plus grande des répercussions des désastres maritimes sur l'écologie et les dommages que ceux-ci ont entraîné par le passé comme la fermeture de la voie maritime du St-Laurent, du canal Welland ainsi que la pollution du littoral de la côte est, sans compter les problèmes de concurrence et l'équité commerciale, nous croyons justifier le changement que nous proposons à l'article 4 exigeant des navires étrangers qu'ils satisfassent à toutes les dispositions en matière de sécurité ainsi qu'aux dispositions d'autres lois imposées par le gouvernement canadien aux navires et aux équipages canadiens.

En outre, en ce qui concerne l'information, nous croyons qu'elle devrait être facilement accessible à toutes les parties en cause surtout lorsqu'il s'agit des critères sur lesquels se fondent les décisions.

Enfin, en ce qui concerne le paragraphe 3(6) ainsi que la réfection prévue des installations du réseau avancé de préalerte, le *Jones Act* et la position des États-Unis à l'égard du libre-échange, nous sommes d'avis que le gouvernement américain ne devrait pas être autorisé ni incité à contrevenir à nos lois sur le cabotage et à tirer profit du commerce dans l'Arctique canadien.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Boyle. Y a-t-il des questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Entendez-vous vous détacher du Syndicat international des marins aux États-Unis? Votre déclaration était très ferme. Vous faites partie du Syndicat international des marins canadiens, n'est-ce pas?

M. Boyle: C'est exact, monsieur le sénateur. Nous sommes un syndicat autonome qui a la mainmise sur la totalité de ses cotisations. Nous avons complète liberté en ce qui concerne notre fonds de pension qui est assujetti aux lois du gouvernement canadien régissant les régimes de pensions. Nous gérons et finançons notre propre régime d'assurance-maladie. Nous négocions des conventions collectives avec toutes les sociétés maritimes du Canada. Ces conventions sont adoptées par voie de suffrage uniquement par des Canadiens et elles sont signées uniquement par le conseil d'administration du Syndicat inter-

[*Text*]

years—or further, if you go back to 1922—when it was the SUP and not the SIUNA. We are also affiliated with, and a member in good standing of, the Canadian Labour Congress, as well as the International Transport Federation in London, England, which is an international federation of trade unions in the maritime industry from approximately 106 democratic countries and which creates an international forum in which trade unions can exist. I am not saying we are breaking away from the United States or from the union. We are a Canadian union with Canadian interests, and solely Canadian interests. As the brief details, out position is completely contrary to some of the Canadian companies or multinationals operating in Canada, which would like to see the demise of our industry.

Senator Turner: Well, that is a good answer. Do you want Canada to implement something similar to the Jones Act?

Mr. Boyle: At present I believe we have the makings of a Jones Act already in place. All we are saying is that we want fair trade as opposed to bloodletting free trade. Canada should be able to establish a position for continued negotiations with the United States, but with both countries beginning on the same level. This position should also be equitable with respect to international trade. I have certain concerns about the criteria that the Minister of Transport uses to determine if other countries are engaged in unfair, discriminatory, or restrictive practices, and how those criteria will affect us. There is the option available to owners to buy ships in other countries, and that would be one major difference between what we are proposing and what the Jones Act says.

There should be some flexibility to allow owners to decide where they build their ships, depending on the world's market, but, at the same time, I believe that the current trend toward the demise not only of also of the shipping industry but the shipbuilding industry will lead us to an uncompetitive position in the future. We will not have a choice of whether we want to build self-unloaders in Port Weller—I cannot include Collingwood any more because that is gone already—and other shipyards in the Quebec region whose communities are totally dependent upon the industry. The expertise is starting to move to South America, where Canada Steamship Lines, formerly owned or operated by Paul Martin Junior, are building five self-unloading vessels right now. I am not saying that they should have been built in Canada up front. If he felt that he could get a good deal there, then it was up to us to encourage him to build them at home. He has spent many hundreds of millions of dollars creating hundreds of thousands of jobs and, what might be worse, exporting our technology, which is on the cutting edge of the self-unloading industry throughout the world. Once you trade off your technology, then your edge in the business field is lost. That is one of the unfortunate byproducts of the current situation.

[*Traduction*]

national des marins canadiens. Nous sommes affiliés au Syndicat international des marins de l'Amérique du Nord (SIUNA), le syndicat initial fondé il y a 50 ans, à moins que vous ne vouliez remonter jusqu'en 1922, alors que c'est le SUP et non le SIUNA qui existait. Nous sommes aussi affiliés au Congrès du travail du Canada et membres en bonne et due forme de la *International Transport Federation* de Londres, une fédération internationale de syndicats de l'industrie maritime comptant parmi ses membres 106 pays démocratiques et constituant une tribune internationale pour les syndicats. Je n'ai pas dit que nous cherchions à nous détacher de la section américaine ou du syndicat. Nous sommes un syndicat canadien avec des intérêts canadiens, uniquement canadiens. Comme l'indique le mémoire, notre position est tout à fait contraire à celle de certaines sociétés canadiennes ou sociétés multinationales opérant au Canada qui aimeraient que notre industrie disparaisse.

Le sénateur Turner: C'est une bonne réponse. Voulez-vous que soit mise en application une mesure semblable au *Jones Act*?

M. Boyle: Nous avons déjà jeté les bases d'un *Jones Act*. Nous préconisons essentiellement des échanges commerciaux équitables par rapport au libre-échange qui opérerait une saignée sur notre industrie. Le Canada devrait pouvoir se livrer à des négociations continues avec les États-Unis, mais commençons donc sur un pied d'égalité en ce qui a trait au commerce international. Je suis préoccupé par les critères qu'emploie le ministre des Transports pour déterminer les conséquences qu'auront sur nous les pratiques restrictives, discriminatoires et inéquitables d'autres pays. Les propriétaires ont la possibilité d'acheter des navires d'autres pays, et cela constituerait une grande différence entre ce que nous proposons et le *Jones Act* aux États-Unis.

Les propriétaires auraient une certaine marge de manœuvre pour la construction de leurs navires, selon le marché mondial, mais je n'en estime pas moins que les difficultés que connaît à l'heure actuelle l'industrie du transport maritime et de la construction navale nous mettront dans une position désavantageuse par rapport à nos concurrents. Nous ne pourrons pas, même si nous le voulons, construire des navires auto-déchargeurs à Port Weller—et je ne parle pas de Collingwood car ce chantier naval n'existe déjà plus—et dans d'autres chantiers de construction navale de la région de Québec où la collectivité est entièrement dépendante de cette industrie. En outre, notre savoir-faire commence à être exporté en Amérique du Sud où la société Canada Steamship Lines, qui appartenait à Paul Martin Junior, fait construire cinq navires auto-déchargeurs. Je ne veux pas dire qu'ils auraient nécessairement dû être construits au Canada. Il nous appartenait de convaincre la société de construire ses navires ici, mais elle a dépensé des centaines de millions de dollars à créer des centaines de milliers d'emplois et, pire encore, à exporter notre technologie qui est à la fine pointe dans le domaine de la construction des navires auto-déchargeurs dans le monde. Une fois que l'on commence à exporter sa technologie, on perd son avantage sur ses concurrents. C'est l'une des conséquences fâcheuses de ce qui se produit actuellement.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): The consequences of your suggestion give me some problems. I have looked at the evidence in the other place and at our briefing notes and I am really asking you whether it does not bother you that any suggestion that Bill C-52 should contain a Canadian-owned and Canadian-manned requirement might adversely affect the Canada coasting trade instead of promoting it. Are you that sure?

Mr. Boyle: I am actually happy that you asked that question, because I did try to come as well prepared as I could this morning. I will draw the committee's attention to testimony that was interjected by Mr. Sederoff, Manager, General Distribution, for the Canadian Salt Company, and, if the committee feels it is necessary, I will ask that photocopies be made and distributed. This testimony details the effects of duty on foreign flag ships operating in Canada.

Senator MacDonald (Halifax): Could you tell us what the reference is?

Mr. Boyle: It says that the normal cost for a Canadian ship carrying cargo from Pugwash to Montreal including the surcharge for fuel and the loading costs, is $11.91, whereas a foreign flag ship which requested a waiver was willing to carry the same cargo for $13.60. Now, this comes from management. This is Canadian business. It is because our expertise and technology still allows us the chance to compete. They were a buck and a half cheaper than foreigners coming in.' If the Government of Canada believes in the Canadian people and Canadian business, then the framework should be such as to encourage Canadians to invest in their own enterprises, lest we revert to colonial status and go back beyond even the original intentions of the Shipping Act.

From the way the bill is drafted, there is absolutely no incentive. Quite the contrary. It is actually encouraging the building of Canadian ships offshore, which could mean the death of communities such as Sorel, Daveluyville, Quebec City, and probably in the future Port Weller, where the situation is no different from what it was in Collingwood and Thunder Bay. If this is the direction in which the Canadian government and Senate wish to proceed, by wiping out those communities—and I am not forgetting about Halifax, there being almost no work at all on the east coast—then passage of the bill in its present state is a clear indication of why people should not bother spending the eight or ten years to become captains of ships or marine architects, to further develop our technology. Let us just sell off everything. Depending on your point of view regarding the free trade legislation before the Commons, that may be the way Canada is going. Let us get rid of everything we have and give it to somebody else. Today I am addressing you on behalf of the membership I represent, from the Canadian marine industry, which has suffered dramatically. For that to be beneficial to Canada, these vessels must be bought by Canadians and manned by Canadians.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je m'inquiète des conséquences de votre proposition. J'ai examiné les témoignages entendus à l'autre endroit et nos notes. Ne croyez-vous pas qu'exiger dans le projet de loi que les navires appartiennent à des Canadiens et comptent des membres d'équipage canadiens porterait atteinte à l'industrie du cabotage au Canada au lieu de la stimuler? Qu'en pensez-vous?

M. Boyle: Je suis heureux que vous posiez cette qestion parce que j'ai essayé de me préparer le mieux possible à cette séance et je vais attirer l'attention du comité sur le témoignage de M. Sederoff, directeur général de la distribution pour la Canadian Salt Company. Si le comité le juge nécessaire, je vais demander à ce que ces commentaires soient photocopiés et distribués aux membres du comité. M. Sederoff a expliqué en détail les conséquences de l'imposition de droits aux navires battant pavillon étranger naviguant dans les eaux du Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourriez-vous nous dire où figurent ces témoignages?

M. Boyle: M. Sederoff a indiqué qu'il en coûte à un navire pour transporter des marchandises de Pugwash à Montréal, compte tenu de la surtaxe pour le carburant et les frais de chargement, 11.91 $, alors qu'il en coûte à un navire étranger qui a demandé une exonération, pour transporter les mêmes marchandises, 13.60 $. Ça c'est la gestion canadienne. C'est parce que notre savoir-faire et notre technologie nous permettent encore de faire concurrence aux étrangers qu'il en coûte 1.50 $ de moins à un navire canadien qu'à un navire étranger. Si le gouvernement du Canada avait foi en son peuple et en l'entreprise canadienne, il devrait adopter des mesures permettant aux Canadiens d'être propriétaires de leurs propres entreprises, à moins que nous en revenions au statut colonial et remontions bien avant la *Loi sur la marine marchande* pour essayer d'établir un cadre favorisant l'investissement au Canada par des Canadiens.

Le projet de loi ne comporte à l'heure actuelle absolument pas de mesures incitatives. En fait, il encourage plutôt les Canadiens à faire construire leurs navires à l'étranger, ce qui pourrait entraîner la mort de collectivités comme Sorel, Daveluyville, Québec, probablement Port Weller, dont la situation n'est pas différente de celle de Collingwood, et Thunder Bay. Si c'est la voie que désire emprunter le gouvernement et le Sénat du Canada, anéantir ces collectivités—et je n'oublie pas Halifax, comme il n'y a pratiquement pas de travail sur la côte Est—comme le laisse croire le projet de loi dans son libellé actuel, je ne vois pas pourquoi des gens voudraient consacrer huit à dix ans de leur vie à devenir capitaines de navires ou ingénieurs du génie maritime afin d'améliorer notre technologie. Débarrassons-nous donc de toutes nos installations. Selon le point de vue que vous adopterez en ce qui concerne le projet de loi sur le libre-échange dont est actuellement saisie la Chambre des communes, c'est peut-être la voie sur laquelle le Canada s'achemine. Débarrassons-nous de tout ce que nous avons et faisons-en cadeau à d'autres. Je m'adresse à vous aujourd'hui au nom des membres de l'industrie maritime du Canada que je représente, industrie qui a souffert énormément. Pour que le Canada en retire un quelconque avantage,

[*Text*]

One of the greatest discriminatory practices that exists today in the world of shipping, and which is of concern to the present Minister of Transport, relates to international rules on taxation and registration. We are asking that we be treated equitably and that the government not allow multinationals to import a ship under a Flag-of-Convenience registry from Panama or Liberia, countries in which the companies pay no taxes and in which the seafarers pay no taxes—but we are expected to pay Canadian wages and Canadian taxes, on top of which the company must pay taxes on its profits. It seems unrealistic that we should set high standards for Canadians while allowing major loopholes to exist in legislation so that multinationals get great advantages while wiping out the Canadian industry.

In our submission we have asked that, relating to the importation of foreign vessels, they meet the total criteria requested of Canadian ship operators and Canadian ships. That seems totally justifiable. If they want to come into my backyard and make a buck off my goods and services by transporting them, they should make sure that their ships are as equally safe and their crews are as equally trained and that they obey the same laws that Canadian ship operators and owners have to obey

Unfortunately, multinationals and other people hold the opinion that we should treat foreigners better than Canadians, that we should give them greater advantages, which will lead to the demise of our industry. That is what is happening, as is proven by the number of deletions in the Canadian Shipping Register over the past few years and the accelerated rate at which that is proceeding now whereby, by the end of this year, we shall see at least another eight ships, possibly more, going offshore because Canadian laws in Canada, as they relate to taxation and safety, encourage Canadian operators to leave Canada and take their business and commerce elsewhere, resulting in the loss of thousands of jobs and millions of dollars in revenue in this country in disposable income.

Senator MacDonald (Halifax): I am pleased to hear someone holding up a realistic hope that Canada can again have a merchant marine, but, getting back specifically to some of the points you raised in your brief, I put to you a question that was put to you by Mr. Angus in the other place. He stated:

> We recognized this morning that if we were to go to a Canadian-built requirement we would have to be realistic and grandfather the existing ships. We could not just force the industry to scrap them and buy something new; it would kill the industry. So what you are saying then is that we do not need a grandfather provision in terms of the crewing for the 99% that are already doing the coastal trading, which are Canadian-owned vessels.

Mr. Boyle: What I am saying is that the criteria we should like to see established, as indicated earlier in the submission, is to give the option or flexibility to owners to bring in their foreign ships. Whether that comes through access to grandfather-

[*Traduction*]

ces navires doivent être achetés par des Canadiens et avoir des Canadiens comme membres d'équipage.

L'une des pratiques les plus discriminatoires dans le domaine du transport maritime à l'heure actuelle, et qui préoccupe le ministre des Transports, concerne les règles internationales régissant l'impôt et l'immatriculation. Nous demandons à être traités équitablement et que le gouvernement ne permette pas à des multinationales d'importer un navire battant pavillon de complaisance de Panama ou du Liberia, pays où ni les entreprises ni les marins ne paient d'impôt, alors qu'au Canada les entreprises doivent non seulement payer de l'impôt sur leurs profits, mais également verser des salaires aux marins qui doivent à leur tour payer de l'impôt. Il me semble irréaliste de fixer des normes élevées pour les Canadiens, alors que la loi comporte d'énormes échappatoires qui permettent aux multinationales d'être très avantagées par rapport à l'industrie canadienne et de l'écraser.

Nous avons demandé dans notre mémoire que les navires étrangers qui sont importés au Canada satisfassent à tous les critères auxquels les navires canadiens doivent satisfaire. Cela me semble tout à fait justifié. Si des étrangers veulent venir chez nous faire de l'argent en transportant nos biens et en assurant nos services, ils devraient faire en sorte que leurs navires soient tout aussi sûrs que les nôtres, que leurs équipages soient aussi bien entraînés que les nôtres et qu'ils respectent les mêmes lois que les Canadiens doivent respecter.

Malheureusement, les multinationales, entre autres, sont d'avis qu'il y a lieu de mieux traiter les étrangers que les Canadiens, de leur accorder certains avantages par rapport aux Canadiens. Or, cette attitude entraînera la mort de notre industrie. Et c'est ce qui est en train de se produire, comme le confirme le nombre de retraits du registre de la marine marchande du Canada ces dernières années et le rythme auquel ces retraits se poursuivent. En effet, d'ici la fin de l'année, au moins huit autres navires partiront pour l'étranger parce que les lois canadiennes, en matière d'impôt et de sécurité, encouragent les exploitants canadiens à quitter le pays et à aller s'établir ailleurs causant la perte de milliers d'emplois et de millions de dollars en revenus disponibles.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je suis heureux de constater que quelqu'un croit encore que le Canada peut avoir une marine marchande, mais je voudrais revenir à un point que vous avez soulevé dans votre mémoire et vous poser une question qui a été posée à M. Angus à l'autre endroit.

> Nous reconnaissons ce matin que si nous décidions d'exiger que les navires soient construits au Canada il faudrait être réalistes et maintenir les avantages acquis des navires existants. Nous ne pourrions simplement pas forcer l'industrie à s'en départir et à en acheter de nouveaux: elle en mourrait. Vous voulez donc dire que nous n'avons pas besoin d'une disposition relative aux droits acquis pour l'équipage de 99 p. 100 des navires se livrant déjà au cabotage, qui sont des navires canadiens.

M. Boyle: Le critère que nous aimerions voir établir, et qui figure dans le mémoire, donne aux propriétaires la possibilité d'utiliser leurs navires étrangers. Qu'il s'agisse de leur donner accès, d'adopter une disposition relative aux droits acquis ou

[*Text*]

ing or the paying of duty, it is my belief that Canadians should pay their fair share. But, for the sake of the industry, I am not against the grandfathering of legitimate Canadian ships and shipping companies coming back to Canada.

Senator MacDonald (Halifax): I have one final question. Have you any idea, Mr. Boyle, of the cost implications, as you see them, of requiring Canadian safety standards on foreign ships entering Canadian waters temporarily?

Mr. Boyle: Absolutely none to Canada, because that would put a Canadian investor at a great disadvantage. Realistically, that is like recognizing that the trade that presently exists between Sarnia and Chicago, in which foreign tankers come in and work the trade routes consistently—they work all summer, all fall and all winter—could be handled by Canadian ships. The cost of building a Canadian ship to handle that trade would be very high, and a lot of that cost is based on Canadian standards. So it would be much easier to go to someone else who owns a cheaper foreign ship, who pays no actual revenue to Canada, and who does not have to meet the same standards, and say "Come on down, operate your ship here."

What Canadian in his right mind would go out and spend the better part of $80 million to build a ship to get into that trade when loopholes allow a foreigner to do that?

In this country a person can be convicted of tax evasion if his taxes are filed fraudulently, but Canadian corporations can evade taxes by hiring these foreign-flagged ships—which, in a roundabout way, gets them out of paying their taxes because there are no taxes paid by a foreign ship in Canada. So, if they evade their taxes through the loopholes that exist in Canadian tax legislation, they get away scot-free, and the poor Canadian—and I say "the poor Canadian" because the owners are hurting. They yelled loud enough in negotiations and cried loud enough in negotiatons to get the little that is before this committee today. The investment money is there, but the loopholes are also there and they put Canadians into a disadvantaged position. So the investment does not come to Canada and the shipyards do not get the work.

I see nothing wrong with asking someone else to do what I am being forced to do while operating in Canada.

The Chairman: Are there any further questions?

As there are not further questions, I thank you, Mr. Boyle, for a very interesting presentation.

As we have heard the only witness scheduled for this morning, we will proceed *in camera* at this point.

The committee continued *in camera*.

[*Traduction*]

de payer des droits, j'estime que les Canadiens devraient payer leur juste part. Mais par égard pour l'industrie, je ne m'oppose pas à ce qu'on permette à des navires canadiens légitimes de conserver leurs droits acquis et à des entreprises de rentrer au Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai une dernière question. Avez-vous une idée, monsieur Boyle, du coût que représenterait l'application d'une mesure exigeant que les navires entrant temporairement dans les eaux canadiennes respectent les normes de sécurité du Canada?

M. Boyle: Absolument aucun pour le Canada, car cette situation mettrait un investisseur canadien en position fort désavantageuse. Cela revient en fait à reconnaître que le cabotage qui a actuellement lieu entre Sarnia et Chicago—les navires étrangers s'y livrant pendant tout l'été, l'automne et l'hiver—pourrait être effectué par des navires canadiens. Les frais de construction de navires canadiens pour prendre ces opérations en charge seraient très élevés et une grande partie de ces frais sont fonction de normes canadiennes. Il serait donc beaucoup plus facile de demander à un propriétaire de navire étranger qui ne paie pas d'impôt au Canada et qui n'est pas tenu de respecter les mêmes normes de venir ici avec son navire.

Quel Canadien serait assez fou pour dépenser quelques 80 millions de dollars pour construire un navire et pouvoir se livrer à ces activités, alors que les échappatoires permettent à un étranger d'agir ainsi?

Un citoyen peut être accusé d'évasion fiscale s'il fraude le fisc, mais des sociétés canadiennes peuvent se soustraire à leurs obligations fiscales en ayant recours à des navires étrangers, puisque ceux-ci ne paient pas d'impôt au Canada. Elles peuvent donc éviter de payer de l'impôt grâce aux échappatoires qui existent dans la loi fiscale canadienne et s'en sortir indemnes contrairement aux «pauvres Canadiens» propriétaires de navires qui en subissent les fâcheuses conséquences. Ils ont parlé et crié assez fort lors des négociations qu'ils ont obtenu les quelques concessions dont vous êtes aujourd'hui saisis. Les fonds nécessaires aux investissements sont là, mais les échappatoires sont aussi là et elles placent les Canadiens en position désavantageuse. Les investissements n'ont donc pas lieu et les chantiers maritimes n'ont pas de travail.

Je ne vois pas pourquoi l'on n'obligerait pas quelqu'un d'autre à respecter les règles que je dois moi-même respecter au Canada.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Comme il n'y a pas d'autres questions, je vous remercie, monsieur Boyle, pour votre très intéressant témoignage.

Comme nous avons entendu le seul témoin que nous avions prévu entendre ce matin, nous allons poursuivre notre séance à huis clos.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Seafarer's International Union:

Mr. Andrew Boyle, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President.

From the Department of Transport:

Mr. Grant Manery, Director, International Shipping Policy.

From Revenue Canada, Customs and Excise:

Mr. D. L. Western, Chief, Carrier Control, Commercial Traffic Control.

Du Syndicat international des marins canadiens:

M. Andrew Boyle, secrétaire trésorier et vice-président exécutif.

Du ministère des Transports:

M. Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

De Revenu Canada, Douanes et Accise:

M. D. L. Western, chef, Contrôle des transporteurs, Contrôle du trafic commercial.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable Senator LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 14, 1988

Issue No. 29

Fifth proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act

APPEARING:

Blaine Thacker, M.P.
Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des Communications

Président:
L'honorable sénateur LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 14 juin 1988

Fascicule nº 29

Cinquième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes

COMPARAÎT:

Blaine Thacker, député,
secrétaire parlementaire
du ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

29550—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Langlois	Olson
Macdonald	Spivak
(*Cape Breton*)	Stewart
MacDonald	Turner
(*Halifax*)	van Roggen

**Ex officio* Members

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator van Roggen substituted for that of the Honourable Senator Stollery. (*June 14, 1988*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Langlois	Olson
Macdonald	Spivak
(*Cape Breton*)	Stewart
MacDonald	Turner
(*Halifax*)	van Roggen

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur van Roggen substitué à celui de l'honorable sénateur Stollery. (*le 14 juin 1988*)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

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

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (Halifax), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-Verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (Halifax), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lucier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 JUIN 1988
(52)

(*Text*)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*) Turner et van Roggen. (4)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De la Chamber of Shipping of B.C.:

M. Richard C. Stevens, directeur exécutif;

M. Brian W. Bland; et

M. Jonathan Seymour.

Du International Committee of Passenger Lines:

M. John Reurs, président du comité de New York;

M. Peter R. D. Mackell, avocat; et

M. George Pollack, avocat.

De Vancouver Hotels Association et *Tourism Vancouver*:

M. James F. Coleridge, directeur du développement touristique.

De la Canadian Merchant Service Guild:

M. M. Sjoquist, président exécutif et

M. Lawrence Dempsey, secrétaire trésorier.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

M. Stevens dépose les documents suivants:

pièce justificative TC-52-A: une lettre de la Société du Port de Prince Rupert

pièce justificative TC-52-B: une lettre de la British Columbia Coast Pilots Ltd.

pièce justificative TC-52-C: une lettre de Stevenson Kellogg Ernst & Whinney

pièce justificative TC-52-D: une lettre de Canadian Airlines International

pièce justificative TC-52-E: une lettre de l'Administration de Pilotage du Pacifique Canada

pièce justificative TC-52-F: une lettre de Empire Stevedoring Company Ltd.

pièce justificative TC-52-G: une lettre de Economic Development Commission

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 14, 1988
(52)

(*Translation*)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Honourable Senator Léopold Langlois, Chairman, presiding.

Present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Turner and van Roggen. (4)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: M. Jean-Daniel Bélanger, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Chamber of Shipping of B.C.:

Mr. Richard C. Stevens, Executive Director;

Mr. Brian W. Bland; and

Mr. Jonathan Seymour.

From the International Committee of Passenger Lines:

Mr. John Reurs, New York Chairman of the Committee;

Mr. Peter R. D. Mackell, lawyer; and

Mr. George Pollack, lawyer.

From the Vancouver Hotels Association and Tourism Vancouver:

Mr. James F. Coleridge, Director of Tourist Development.

From the Canadian Merchant Service Guild:

Mr. M. Sjoquist, Executive President, and

Mr. Lawrence Dempsey, Secretary Treasurer.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

Mr. Stevens tabled the following documents:

Exhibit TC-52-A—Letter from the Prince Rupert Port Authority

Exhibit TC-52-B—Letter from British Columbia Coast Pilots Limited

Exhibit TC-52-C—Letter from Stevenson Kellogg Ernst & Whinney

Exhibit TC-52-D—Letter from Canadian Airlines International

Exhibit TC-52-E—Letter from Pacific Pilotage Authority Canada

Exhibit TC-52-F—Letter from Empire Stevedoring Company Ltd.

Exhibit TC-52-G—Letter from the Economic Development Commission

pièce justificative TC-52-H: une lettre de Smith Paper Limited,

pièce justificative TC-52-I: une lettre de International Longshoremen's & Warehousemen's Union datée du 7 juin 1988 et signée par M. D. P. Garcia, président.

M. Stevens fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Reurs dépose un mémoire et un mémoire supplémentaire,

pièce justificative TC-52-J

pièce justificative TC-52-K,

fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Coleridge dépose une lettre de la British Columbia & Yukon Hotels' Association datée du 9 juin 1988, adressée au premier ministre et signée par M. Frederick G. Riggs, vice-président exécutif,

pièce justificative TC-52-L

et fait une déclaration.

M. Sjoquist dépose un mémoire,

pièce justificative TC-52-M

et fait une déclaration.

À 12 h 10 le Comité fait une pause.

À 12 h 15 le Comité se réunit à huis clos.

À 12 h 30 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Exhibit TC-52-H—Letter from Smith Paper Limited

Exhibit TC-52-I—Letter from the International Longshoremen's & Warehousemen's Union dated June 7, 1988 and signed by Mr. D. P. Garcia, President.

Mr. Stevens made a statement and, with his associates, answered questions.

Mr. Reurs tabled a brief and a supplemental brief,

Exhibit TC-52-J

Exhibit TC-52-K,

made a statement and, with his associates, answered questions.

Mr. Coleridge tabled a letter dated June 9, 1988 from the British Columbia and Yukon Hotels Association to the Prime Minister, signed by Mr. Frederick G. Riggs, Executive Vice-President

Exhibit TC-52-L

and made a statement.

Mr. Sjoquist tabled a brief

Exhibit TC-52-M

and made a statement.

At 12:10 p.m., the Committee took a short recess.

At 12:15 p.m., the Committee withdrew to sit *in camera*.

At 12:30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

LE MARDI 14 JUIN 1988
(53)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit *à huis clos*, à 12 h 15, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Turner et van Roggen. (4)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger.

Comparaît: M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988, poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que la réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu

Que le Comité invite le Ministre des transports ou son représentant à la prochaine réunion du Comité.

L'honorable sénateur MacDonald propose,

Que le Comité envoie des fleurs et des vœux de prompt rétablissement au sénateur et à Madame Robert Muir.

TUESDAY, JUNE 14, 1988
(53)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 12:15 p.m., the Honourable Senator Léopold Langlois, Chairman, presiding.

Present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Turner and van Roggen. (4)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger.

Appearing: Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-57, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Honourable Senator Turner moved,

That the Committee sit *in camera*, without interpretation or recording services.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

It was agreed

That the Committee invite the Minister of Tranport or his representative to the next meeting of the Committee.

The Honourable Senator MacDonald moved,

That the Committee send flowers and wishes for a speedy recovery to Senator and Mrs. Robert Muir.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu

Que le Comité invite le Congrès du Travail du Canada à comparaître lors de son étude du projet de loi C-105—Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence—à l'une de ses séances régulières.

À 12 h 30 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

It was agreed

That the Committee invite the Canadian Labour Congress to testify at one of its regular sittings to consider Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

At 12:30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 14, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, this morning we have the following witnesses to hear from: The Honourable Gerry St. Germain, Minister of State (Transport); Mr. Richard C. Stevens, Mr. Brian W. Bland and Mr. Jonathan Seymour from the Chamber of Shipping of British Columbia; Mr. John Reurs and Mr. George J. Pollack from the International Committee of Passenger Lines; Mr. James Coleridge, Development Tourism Vancouver; and Mr. M. Sjoquist from the Canadian Merchant Service Guild. The minister will be the last witness this morning.

I now call on Mr. Stevens from the Chamber of Shipping of British Columbia.

Mr. Richard C. Stevens, Executive Director, Chamber of Shipping of British Columbia: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman and honourable senators, we are most grateful for this opportunity, granted at the eleventh hour, to appear before the committee. My role today will be that of a coordinator.

The Chamber of Shipping of British Columbia consists of a seven-person elected board; we have not yet had the honour of having a woman appointed to the board. Each board member chairs a standing committee, and support services are provided by the Secretariat.

My colleague on my right, Mr. Brian W. Bland, is the elected Vice President of the Chamber of Shipping of British Columbia, Director of the Chamber of Shipping of British Columbia and Chairman, Cruise Ship Committee, the Chamber of Shipping of British Columbia. He will address issues raised by Bill C-52, as presented in the brief today.

Sitting to my left is Mr. Jonathan Seymour, Marine Economist and Consultant to the Chamber of Shipping of British Columbia. Each of us has spent a career at sea as navigating officer and master, plus a substantial number of years in the maritime industry in administrative and managerial capacities both in Canada and overseas.

The Chamber of Shipping of British Columbia, which was established in 1923, has a constituency of 42 member companies based in British Columbia. These companies act as ships' agents, operators and charterers. They oversee the needs and support services for thousands of deep-sea ships which carry over 70 million tonnes of cargo between the ports of British Columbia and Canadian markets overseas. In addition, they provide efficient and economical port services to the 20 large cruise ships which make over 250 calls at our ports between

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 14 juin 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier ledit projet de loi.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous entendrons ce matin les témoins suivants: l'honorable Gerry St-Germain, ministre d'État (Transport); M. Richard C. Stevens, M. Brian W. Bland et M. Jonathan Seymour, de la Chamber of Shipping of British Columbia; M. John Reurs et M. George J. Pollack, du International Committee of Passenger Lines; M. James Coleridge, du Development Tourism Vancouver; et M. M. Sjoquist, de la Guilde de la marine marchande du Canada. Le Ministre sera le dernier témoin à comparqaître ce matin.

M. Stevens, de la Chamber of Shipping of British Columbia, a la parole.

M. Richard C. Stevens, directeur exécutif, Chamber of Shipping of British Columbia: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et honorables sénateurs, nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir autorisés, à la onzième heure, à comparaître devant vous. Je jouerai aujourd'hui le rôle de coordonnateur.

La Chamber of Shipping of British Columbia est composée d'un conseil élu de sept personnes; nous n'avons pas encore eu l'honneur d'avoir une femme parmi nous. Chaque membre du conseil préside un comité permanent, et le Secrétariat assure les services de soutien.

Mon collègue à ma droite, M. Brian W. Bland est le vice-président élu de la Chamber of Shipping of British Columbia; il est aussi un des administrateurs de la Chamber of Shipping of British Columbia et il en préside le comité des navires de croisière. Il traitera des problèmes que pose le projet de loi C-52, problèmes dont nous donnons un aperçu dans notre mémoire.

À ma gauche se trouve M. Jonathan Seymour, économiste du secteur du commerce maritime et expert-conseil aurpès de la Chamber of Shipping of British Columbia. Nous avons tous fait carrière comme officier navigant et capitaine, et nous avons passé de nombreuses années dans l'industrie du commerce maritime dans des fonctions d'administration et de gestion, tant au Canada qu'à l'étranger.

La Chamber of Shipping of British Columbia, dont la création remonte à 1923, compte 42 sociétés membres ayant leur siège en Colombie-Britannique. Ces sociétés sont des agents maritimes, des exploitants de navires et des affréteurs. Elles s'occupent de milliers de navires hauturiers qui transportent plus de 70 millions de tonnes de marchandises entre les ports de la Colombie-Britannique et les marchés canadiens outremer. En outre, elles offrent des services portuaires efficaces et économiques aux 20 grands paquebots de croisière qui font

[*Text*]

May and September of each year. During those five months a quarter of a million, mainly United States tourists, travel on leisure cruises to Alaska. A quarter of a million tourists equates to 10 per cent of the population of British Columbia. They are bound for what the travel industry calls the "last frontier, Alaska." Alaska, with its awesome scenic beauty, has, I believe, a special relationship for many Americans who, I am sure, would give thanks to the Czar of Russia's cash flow problems of 1867 and the foresightedness of the United States government of the day to purchase that territory for the princely sum of $7,200,000. That is a fact for which all Canadians must also be thankful; otherwise it would be most unlikely that we would be appearing before this committee today. I might note that $7 million today represents a mere 5 per cent of the total cost of commissioning a large cruise liner.

In closing, I must add that our constituency to date not only includes our direct membership, but also that of the Province of British Columbia, the ports, communities, businesses large and small, workers unionized and non-unionized, ranging from dairy product producers to flower vendors, taxi drivers and longshoremen. Letters of support for the substance of our brief have been made available to the committee from a broad spectrum of the British Columbia community.

Honourable senators, I thank you for this opportunity to present this brief on this vitally important subject. I now call on Mr. Bland to make his presentation, following which we will answer any questions the members of the committee have.

Mr. Brian W. Bland, Vice President, Chamber of Shipping of British Columbia: Chairman, Cruise Ship Committee of the Chamber of Shipping of British Columbia: Mr. Chairman, the Chamber of Shipping of British Columbia has submitted to this committee a brief dated May 24, 1988 and a supplementary submission to that brief dated June 7, 1988. We are here today to address the concerns detailed in those documents. I will summarize for the committee the main points.

The market for cruising vacations is the fastest growing sector in the tourist industry worldwide with gross revenues exceeding $8 billion (U.S.) annually. Forecast annual growth for the next five years has been estimated at 14 per cent worldwide and at some 6 per cent for the Alaska trade alone. There is also a considerable developing cruise industry on the east coast of Canada.

Cruise ship activity on the west coast of Canada is entirely involved with Alaska destination cruising. In 1986, Americans accounted for over 94 per cent of all Alaskan cruise ship passengers, Canadians accounted for only 4 per cent. The three main British Columbia ports involved in the trade recorded nearly 360,000 passenger embarkations, disembarkations and transits in 1987; it is estimated that in total some 225,000 individual cruise ship passengers were handled at British Columbia ports in that year.

[*Traduction*]

chaque année plus de 250 escales dans nos ports entre mai et septembre. Pendant ces cinq mois, un quart de million de touristes, surtout des Américains, font des croisières en Alaska. Un quart de million de touristes, cela représente 10 p. 100 de la population de la Colombie-Britannique. Ils s'en vont vers ce que l'industrie touristique appelle «la dernière frontière, l'Alaska». Apparemment, beaucoup d'Américains sont fascinés par la beauté grandiose des panoramas de l'Alaska, et je suis certain qu'ils bénissent le Ciel pour les problèmes d'argent du tsar de Russie en 1867 et pour l'intelligence du gouvernement américain de l'époque qui a acheté ce territoire pour la somme princière de 7 200 200 $. Les Canadiens devraient eux aussi louer le Ciel car si cela n'avait pas été, il est fort probable que nous ne comparaîtrions pas devant vous aujourd'hui. Je signale en passant que 7 millions de dollars représentent aujourd'hui à peine 5 p. 100 du coût total d'un grand paquebot de croisière.

Pour terminer, je tiens à signaler que nous ne parlons pas uniquement au nom de nos membres; nous avons de nombreux appuis dans toute la province de la Colombie-Britannique, les ports, les localités, les entreprises, grandes et petites, les travailleurs, syndiqués ou non, des producteurs laitier aux vendeurs de fleurs, en passant par les chauffeurs de taxi et les débardeurs. Nous avons remis au Comité des lettres d'appui au sujet du contenu de notre mémoire provenant de tous les milieux de Colombie-Britannique.

Honorables sénateurs, je vous remercie de nous donner la possibilité de présenter nos vues sur cette question d'une importance cruciale. Je demanderai maintenant à M. Bland de donner son exposé, après quoi nous répondrons à vos questions.

M. Brian W. Bland, vice-président, Chamber of Shipping of British Columbia: président, Comité des paquebots de croisière de la Chamber of Shipping of British Columbia: Monsieur le président, la Chamber of Shipping of British Columbia a soumis au Comité un mémoire daté du 24 mai 1988, ainsi qu'un mémoire complémentaire daté du 7 juin 1988. Nous comparaissons aujourd'hui devant vous pour discuter des questions que nous soulevons dans ces documents. J,en résumerai les éléments principaux à votre intention.

Le marché des croisières est le secteur qui croît le plus rapidement dans l'industrie touristique mondiale; son chiffre d'affaires brut dépasse 8 milliards de dollars américains annuellement. D'après les estimations, la croissance annuelle pour les cinq prochaines années s'établira à 14 p. 100 à l'échelle mondiale et à quelque 6 p. 100 pour le secteur de l'Alaska. Il convient de noter également que les croisières se développent rapidement sur la côte est du Canada.

Sur la Côte ouest, les croisières sont toutes organisées à destination de l'Alaska. En 1986, les Américains comptaient pour plus de 94 p. 100 de tous les passagers des paquebots de croisière à destination de l'Alaska, Les Canadiens n'en représentant que 4 p. 100. Les trois principaux ports de la Colombie-Britannique utilisés par ces paquebots ont enregistré près de 360 000 mouvements de passagers en 1987; on estime que, au total, quelque 225 000 passagers de paquebots de croisière sont passés dans les ports de la Colombie-Britannique cette année-là.

[*Text*]

There are presently 20 foreign-flag cruise ships operating regularly in the Alaskan cruise theatre during the four month summer season. These vessels range in size from 158 berths to several ships with over 1,200 berths. It is anticipated that at least one new ship will be added each year to the trade over the next three years, and that several larger capacity vessels will be substituted for existing ships. Presently, two cruise ships are based on Prince Rupert, 14 on Vancouver and the remaining four on Seattle and San Francisco.

The choice of a Canadian home port for these vessels is dictated by the U.S. Passenger Shipping Act of 1886 which prohibits carriage of passengers between two United States ports.

Senator van Roggen: By a foreign vessel?

Mr. Bland: By a foreign vessel, yes.

The economic benefit to Canada from the Alaska cruise business has been estimated at $75 million for 1988 in direct benefits. Further, it is estimated that the total direct, indirect and imputed economic impact on Canada will exceed $190 million for 1988. Federal crown corporations receive at least $7 million in revenues from the Alaska traffic which flows to pilotage, ports, airports and air carriers, while an additional $2.5 million flows directly to the provincial and federal governments through transaction taxes and other charges. In addition, the three levels of government assess and receive corporate, personal and local taxes on the business and personal incomes created. These respective provincial and federal annual taxation incomes are estimated at $5 million and $7.5 million in terms of direct economic impact, for a total of $12.5 million. This increases to $9 million and $13 million respectively for direct, indirect and imputed economic impact, for a total of $22 million.

The Alaskan cruise ships are owned and registered overseas, and they are controlled outside Canada. They provide Alaska destination cruises for Americans. None of the ships based on Vancouver plies Canadian waters for more than one-third of each cruise, and the choice of a Canadian home port is dictated, as I said before, by current American legislation.

Round-voyage cruises performed are not Canadian coasting voyages under the Canada Shipping Act. Since the industry started in 1962, foreign-flag Alaska cruise ships embarking passengers at Canadian ports have been treated by all of the authorities involved—Transport Canada, the Department of Finance, Revenue Canada and the Department of Employment and Immigration—as undertaking international voyages.

It is the submission of the Chamber of Shipping of British Columbia that the foreign-flag cruise ships engaged in the Alaska cruise trade are clearly performing an international

[*Traduction*]

Actuellement, 20 paquebots de croisière battant pavillon étranger se rendent régulièrement en Alaska pendant les quatre mois de la saison estivale. Ces paquebots sont de tailles diverses, allant de paquebots de 158 couchettes à plusieurs navires comptant plus de 1 200 couchettes. On estime qu'au moins un navire de plus s'ajoutera chaque année dans les trois prochaines années, et que plusieurs grands paquebots viendront remplacer certains des navires actuels. Deux paquebots sont basés à Prince Rupert, 14 à Vancouver et les quatre autres à Seattle et à San Francisco.

Ces paquebots ont un port d'attache canadien à cause des dispositions d'une loi américaine de 1886, la U.S. Passenger Shipping Act, qui interdit le transport de passagers entre deux ports américains.

Le sénateur van Roggen: Par un navire étranger?

M. Bland: Oui, par un navire étranger.

En 1988, les croisières à destination de l'Alaska ont entraîné des retombées directes de l'ordre de 75 millions de dollars au Canada. De plus, on estime que les retombées économiques directes, indirectes et implicites pour le Canda dépasseront les 190 millions de dollars en 1988. Les sociétés d'État fédérales tirent des recettes d'au moins 7 millions de dollars des droits de pilotage, des droits portuaires, des droits d'aéroport et des droits que paient les transporteurs aériens. En sus, les gouvernements fédéral et provinciaux touchent 2,5 millions de dollars provenant directement des taxes sur les transactions et d'autres droits. Par ailleurs, les trois paliers de gouvernement prélèvent des impôts sur les revenus réalisés dans ce secteur par des entreprises et des particuliers. On estime que les recettes fiscales annuelles du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral s'établissent à 5 millions de dollars et 7,5 millions de dollars respectivement en ce qui concerne les retombées économiques directes, ce qui représente un montant total de 12,5 millions de dollars. Les chiffres passent à 9 millions de dollars et 13 millions de dollars respectivement lorsque l'on combine les retombées directes, indirectes et implicites, ce qui totalise 22 millions de dollars.

Les paquebots de croisière de la route de l'Alaska appartiennent à des étrangers, sont immatriculés à l'étranger et sont administrés de l'étranger. Ils servent à offrir aux Américains des croisières à destination de l'Alaska. Aucun des navires dont le port d'attache est Vancouver ne demeure dans les eaux canadiennes pendant plus du tiers de chaque croisière et, comme je l'ai dit prédédemment, c'est la loi américaine actuelle qui dicte le choix d'un port d'attache canadien.

Les croisières aller-retour ne constituent pas du cabotage au Canada aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. Depuis le début de l'industrie en 1962, toutes les autorités compétentes—Transports Canada, le ministère des Finances, Revenu Canada, et le ministère de l'Emploi et de l'Immigration—considèrent les paquebots de croisière à destination de l'Alaska battant pavillon étranger et embarquant des passagers dans des ports canadiens comme effectuant des voyages internationaux.

D'après la Chamber of Shipping of British Columbia, les croisières en Alaska des paquebots battant pavillon étranger sont incontestablement des voyages internationaux qui ne peu-

[*Text*]

voyage, one which cannot and should not be construed as a Canadian coasting voyage.

The extended definition of coasting trade in Bill C-52 introduces considerable uncertainty into the cruise trade which will damage Canadian interests by restricting new investment and probably providing added impetus for changes in the U.S. cabotage legislation.

The restrictive impact on the Alaska cruise trade of the U.S. Passenger Shipping Act of 1886 has already been substantially relaxed. It is the economic benefits flowing to the U.S. from these adjustments which will eventually carry the argument for an exemption from the act for the Alaska cruise traffic—as has already been achieved for traffic to Puerto Rico. The exemption lobby in the United States is quickly becoming more cohesive, authoritative and well funded. Once the home port decision is no longer restricted by U.S. legislation, the cruise lines can be expected to abandon Canadian home ports should Canadian cabotage provisions prove too onerous.

The effective changes to the U.S. Shipping Act cannot be overstated. Prior to 1986, foreign-flag cruise vessels performing round-voyage cruises based on a U.S. port were required to balance the amount of non-U.S. steaming time and the number of foreign port calls with their U.S. activities. This resulted in the inclusion of several British Columbia ports in each itinerary. The regulations were substantially revised and relaxed in 1985, and, as a consequence, only one international—that is, Canadian—port call—is now mandatory.

The cruise lines revised their itineraries in 1986, and the brunt of these changes fell upon the British Columbia port of Prince-Rupert, which saw its in transit cruise ship business drop over 20,000 in transit passengers per year in 1985 to 0 passengers per year in 1986. The Chamber of Shipping of British Columbia recognizes the legitimacy and value of many of the policy intentions behind Bill C-52. It submits, however, that Bill C-52 must be appropriately amended to accommodate the Alaskan cruise trade. The chamber also appreciates that there are many interests involved that have competing viewpoints, and these should be addressed in any amendments.

The Chamber of Shipping proposes several amendments in its original brief and, after further consideration, respectfully submits the following for consideration by this committee: First, that paragraph 3(3)(*b*) of Bill C-52 be amended to read:

> engaged in cruising, where the ship has overnight accommodation for at least 100 passengers,

and delete the authority to adjust the exemption limit of 100 passengers by the Governor in Council.

The Chamber of Shipping also proposes that the definition of the "coasting trade" in subclause 2(1) of Bill C-52 be amended to exclude the carriage of passengers from one place in Canada back to the same place. In this context, it is recom-

[*Traduction*]

vent pas et ne doivent pas être considérés comme du cabotage au Canada.

L'élargissement de la définition du cabotage dans le projet de loi C-52 crée beaucoup d'incertitudes dans le secteur des croisières, ce qui nuira aux intérêts canadiens en limitant les nouveaux investissements et en incitant probablement les Américains à modifier leurs lois sur le cabotage.

Les restrictions à l'égard des croisières à destination de l'Alaska que comporte la U.S. Passenger Shipping Act de 1986 ont déjà été considérablement assouplies. Les retombées économiques pour les Américains qui découlent de ces modifications finiront par faire exempter les croisières à destination de l'Alaska de l'application de la loi américaine, comme c'est déjà le cas des voyages à destination de Porto Rico. Les groupes de pression qui militent en faveur d'une telle exemption aux États-Unis sont de plus en plus unis, puissants et bien financés. Une fois que le choix d'un port d'attache ne sera plus limité par une loi américaine, on peut s'attendre que les compagnies américaines abandonneront les ports canadiens si les dispositions canadiennes sur le cabotage deviennent trop coûteuses.

On ne saurait trop insister sur l'importance des modifications apportées à la loi américaine sur la marine marchande. Avant 1986, les navires de croisière battant pavillon étranger qui faisaient des croisières aller-retour et dont le port d'attache était américain étaient tenus d'équilibrer le temps de service en dehors des eaux américaines et le nombre d'escales dans des ports étrangers, d'une part, et leurs activités américaines, d'autre part. Il en est résulté l'inclusion de plusieurs ports de la Colombie-Britannique dans chaque itinéraire. Ces règlements ont été considérablement révisés et assouplis en 1985 de sorte que, maintenant, un seul port d'escale étranger—c'est-à-dire un port canadien—est obligatoire.

Les compagnies de navigation ont révisé leurs itinéraires en 1986, ces changements ont surtout frappé le port de Prince-Rupert en Colombie-Britannique, où le nombre de passagers en transit est tombé à zéro en 1986 comparativement à 20 000 par an en 1985. La Chamber of Shipping of British Columbia admet la légitimité et la valeur de nombreux principes qui sous-tendent le projet de loi C-52. Elle affirme cependant que le projet de loi C-52 doit être modifié pour les fins du commerce des croisières en Alaska. Elle reconnaît également que les diverses parties concernées ont des intérêts contradictoires dont il faudra tenir compte dans toute modification du projet de loi.

La Chamber of Shipping a proposé plusieurs amendements dans son mémoire initial et, après réflexion, soumet respectueusement les modifications suivantes au Comité. Premièrement, elle recommande que le paragraphe 3(3)*b*) du projet de loi C-52 soit modifié de la façon suivante:

> comme navires de croisière offrant un logement pour la nuit à au moins 100 passagers,

et que l'on supprime le pouvoir du gouverneur en conseil de réviser la limite de 100 passagers.

La Chamber of Shipping propose également que l'on modifie la définition du «cabotage» figurant au paragraphe 2(1) du projet de loi C-52 afin d'exclure le transport de passagers en provenance et à destination d'un même lieu au Canada. Nous

[*Text*]

mended that the definition be amended by the deletion of the phrase "or to the same place in Canada". If this simple amendment is unacceptable, then the Chamber of Shipping suggests that a geographical description be drawn in addition to the above deletion. The Chamber of Shipping would be pleased to participate in discussions aimed at achieving a suitable amendment.

Foreign flagged vessels, when operating in the Canadian coasting trade, are required to comply with regulations issued under several pieces of legislation administered by various ministries, such as the Department of Employment and Immigration, the Department of Finance, Revenue Canada, and the Department of Transport. Regulated matters include job preservation, employment standards, duties and taxation. Within the relevant Canadian legislation and regulations, the definitions of "Canadian coasting trade" and/or "international voyage" vary considerably. The proclamation of Bill C-52, as written, will introduce a new master definition which is extremely wide and is one which the Chamber of Shipping of British Columbia respectfully submits is seriously flawed in the context of the Alaskan cruise ship trade. If Bill C-52 becomes law in its present form, the all-encompassing Canadian coasting trade definition that it contains will provide the focus for an effective extension of Canadian domestic jurisdiction to voyages which are genuinely international and which were never intended to fall within the scope of Canadian legislation under Bill C-52 or any other Canadian statute.

We ask, therefore, that this committee perform its function of casting a sober second look at proposed legislation and that it recommend the appropriate amendments to the bill. This would eliminate many of the uncertainties that have been of great concern to the shipowners and would allow this cruise trade to continue to grow to the benefit of British Columbia and Canada.

The Chairman: Thank you. I now open the floor to questions.

Senator MacDonald (Halifax): I gather that the statement made last week by Miss Carney did not properly assuage your fears.

Mr. Bland: That is true. The government has given us several assurances that it is not its intention to wreck the cruise industry, and I accept that. I feel the government is trying to do what is right. Unfortunately, it is difficult to persuade foreign ship owners to indulge in an act of trust or an act of faith, if you wish, in the government of Canada. Taking trust to the bank is difficult when planning a ship that will not come into being for, perhaps, five years. Some certainty of what the act will be like in five years is what these people want.

Senator MacDonald (Halifax): Where are these vessels being built? What is the action now taking place in terms of the construction of vessels?

Mr. Bland: There are very few places in the world that can build the large passenger ships, and they include Finland, Germany and France. I believe Italy is still building some.

[*Traduction*]

proposons à cet égard de supprimer les mots «ou en provenance et à destination d'un tel lieu». Si ce simple amendement est inacceptable, la Chamber of Shipping propose qu'outre cette suppression, on ajoute une description géographique. Elle serait heureuse de participer à toute discussion visant à élaborer un amendement convenable.

Les navires battant pavillon étranger qui font du cabotage au Canada sont tenus de respecter des règlements afférents à diverses lois administrées par des ministères différents, comme le ministère de l'Emploi et de l'Immigration du Canada, le ministère des Finances, le ministère du Revenu et le ministère des Transports. Les questions réglementées comprennent la préservation des emplois, les normes d'emploi, les droits de douane et l'impôt. Or, dans les lois et règlements canadiens pertinents, les définitions de «cabotage au Canada» et de «voyage international» varient considérablement. La proclamation du projet de loi C-52 dans sa forme actuelle introduira une nouvelle définition extrêmement vaste qui, selon la Chamber of Shipping of British Columbia, contient de graves défauts à l'égard des croisières à destination de l'Alaska. Si le projet de loi C-52 est proclamé dans sa forme actuelle, la définition globale du cabotage au Canada qu'il contient aura pour effet d'assujettir aux règlements sur le cabotage des voyages qui sont véritablement internationaux et qu'on n'a jamais prévu de faire relever de la loi canadienne en vertu du projet de loi C-52 ou de toute autre loi canadienne.

Nous demandons par conséquent que ce Comité s'acquitte de sa fonction et qu'il profite du recul pour recommander les modifications qui s'imposent au projet de loi. Cela éliminerait bon nombre des incertitudes qui préoccupent grandement les propriétaires de paquebots et permettrait au secteur des croisières de continuer de croître au profit de la Colombie-Britannique et du Canada.

Le président: Merci. Nous pouvons maintenant passer aux questions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Si je comprends bien, la déclaration de Mlle Carney la semaine dernière ne vous a pas tout à fait rassurés.

M. Bland: C'est exact. Le gouvernement nous a affirmé à plusieurs reprises qu'il n'avait pas l'intention de porter atteinte à l'industrie des croisières, et je le crois. Je pense que le gouvernement agit vraiment de bonne foi. Malheureusement, il est difficile de persuader les propriétaires étrangers de navires de se contenter de faire confiance au Gouvernement du Canada. Il est difficile d'aller négocier un emprunt sur un acte de foi pour financer un navire qui sera prêt peut-être dans cinq ans seulement. Ces gens-là ont besoin d'avoir des garanties sur l'état de la loi dans cinq ans.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Où ces paquebots sont-ils construits? Que se passe-il actuellement dans le domaine de la construction de navires?

M. Bland: Quelques rares chantiers dans le monde peuvent construire les grands paquebots de croisière. Ils sont situés notamment en Finlande, en Allemagne et en France. Je crois que l'Italie en construit encore quelques-uns.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): They are all built offshore, are they?

Mr. Bland: Yes, senator.

Senator MacDonald (Halifax): Perhaps you can help me to understand your amendments more clearly.

Senator van Roggen: Before proceeding with that, could you tell me which, in this pile of briefs, contain your amendments?

Mr. Stevens: They are to be found in the supplementary submission at pages 6 and 7 under the heading "The Solution".

Senator MacDonald (Halifax): How would you propose to protect future Canadian operations in the Alaskan or the pocket cruise trade?

Mr. Jonathan Seymour, Consultant, Chamber of Shipping of B.C.: The present situation, senator, is that the Canadian Shipping Act exempts the round voyage; a voyage from a certain place in Canada back to that place is not covered under the legislation. We perceive that there is value to the concept of obtaining Canadian access to the Alaskan trade and to the British Columbia trade. Certainly the British Columbia trade, as one within Canadian waters, justifies and merits the retention of preferential treatment for Canadian flagged vessels. Our major concern in this regard is that what we are looking at is international trade to Alaska that just happens to be based in a Canadian port.

We appreciate that it is difficult to come up with a definition that provides the exclusion of the international trade with which we have a major concern yet also provides for the inclusion of reservation for potential Canadian flagged vessels within Canadian waters, where, presumably, preference is a requirement and a policy objective of this bill. We would be quite happy to work with whomever in terms of trying to come up with a definition that would provide that sort of protection for a Canadian flagged vessel while recognizing that, at present, there are no Canadian flagged vessels in the trade, that we are dealing with an Alaskan trade that is international.

Senator MacDonald (Halifax): Surely regional definitions of "coasting" would be beneficial.

Mr. Seymour: We have toyed with alternatives to geographic exclusions and inclusions, and I know that the various departments associated with this bill and with the coasting trade definition have had great difficulty, over the last 20 years or so, in coming up with a definition that would provide the sort of protection we are looking for without going into a geographic exclusion or inclusion. Perhaps, in the end, we have to address it on that basis.

Senator van Roggen: Could you describe to the committee something of the flavour of the competition between Vancouver and Seattle with respect to shipping matters? I am thinking of problems we have encountered with union rules about stuffing and destuffing containers, where half of our container business went to Seattle and was trucked up to Vancouver.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ils sont donc tous construits à l'étranger, n'est-ce pas?

M. Bland: Oui, sénateur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous pouvez peut-être me donner des éclaircissements sur les modifications que vous proposez?

Le sénateur van Roggen: Avant de continuer, pourriez-vous me dire lequel de ces mémoires contient vos amendements?

M. Stevens: Ils sont dans le mémoire complémentaire, aux pages 6 et 7, sous la rubrique «*La solution*».

Le sénateur MacDonald (Halifax): Comment proposez-vous de protéger les activités canadiennes futures dans le domaine des croisières à destination de l'Alaska ou des mini-croisières?

M. Jonathan Seymour, expert-conseil, Chamber of Shipping of B.C.: Actuellement, sénateur, les voyages aller-retour sont exemptés de l'application de la Loi sur la marine marchande du Canada: les voyages en provenance et à destination d'un même lieu au Canada sont exemptés. Nous comprenons qu'il est opportun de donner à des Canadiens la possibilité de se faire une place dans le commerce des croisières en Alaska et en Colombie-Britannique. Le commerce des croisières en Colombie-Britannique, du fait qu'il se passe dans les eaux canadiennes, justifie assurément que l'on continue d'accorder un traitement préférentiel aux navires battant pavillon canadien. Ce qui nous importe, c'est que nous parlons ici de voyages internationaux à destination de l'Alaska à l'aide de navires dont le port d'attache est canadien.

Nous nous rendons bien compte qu'il est difficile d'élaborer une définition qui exclurait le commerce international qui nous préoccupe au premier chef tout en laissant une porte ouverte pour des navires battant pavillon canadien et naviguant dans les eaux canadiennes, auxquels on cherche à accorder la préférence dans ce projet de loi. Nous sommes tout à fait disposés à collaborer avec qui que ce soit pour essayer d'aboutir à une définition comportant ce type de protection pour les navires battant pavillon canadien, mais il faut bien admettre qu'actuellement, aucun navire battant pavillon canadien n'a ce genre d'activités, et que nous avons affaire à des voyages internationaux à destination de l'Alaska.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il serait sûrement utile d'adopter des définitions régionales du «cabotage».

M. Seymour: Nous avons envisagé des solutions de rechange à un système d'exclusions et d'inclusions géographiques, et je sais que les divers ministères concernés par ce projet de loi et par la définition du cabotage essayent depuis 20 ans à peu près de rédiger une définition qui comporterait le type de protection que nous cherchons sans avoir à prévoir des inclusions et des exclusions géographiques. Nous devrons peut-être finalement nous résigner à procéder de la sorte.

Le sénateur van Roggen: Pourriez-vous donner une idée au Comité de la concurrence entre Vancouver et Seattle en matière de transport maritime? Je pense en particulier aux problèmes que nous avons eus au sujet des règles syndicales concernant l'empotage et le dépotage des conteneurs; la moitié de notre trafic de conteneurs allait à Seattle pour être ensuite

[*Text*]

Could you also comment on the way the port of Seattle is financed through a tax levy on all of its residents of the county in which Seattle is located? From there, could you lead on to the type of lobbying that you expect or that is already taking place between Alaska and the port of Seattle for an exemption under the legislation pertaining to passenger liners of the United States? I have in mind the exemption they already have with Puerto Rico and offshore cruising. Where is the threat in such legislation?

Mr. Seymour: As you know, senator, there is considerable competition between Seattle and Vancouver specifically and the lower mainland ports generally in a variety of trades that are basically Canadian. The more recent one that received a great deal of public attention, of course, was the diversion of container traffic that was bound to or from Canada, which had been proceeding through the port of Seattle. This diversion was a consequence of some freely negotiated inclusions within long shore agreements, and those inclusions proved somewhat difficult to remove. They have now been removed and the situation is that about 50 per cent of the total diversion of traffic has reverted to Vancouver, and there are expectations that that will probably improve in due course. Certainly, Seattle has a major responsive capability as a results of its local funding, its local control. They are able to put in place advantages which Vancouver has to match in some fashion. The financial results to Seattle in the container operation we know to be extremely poor. The preference obviously is for a balanced development as far as the Lower Mainland is concerned, which would permit containers originating in Canada to flow through Vancouver.

Moving back to the passenger shipping trade, the whole of the west coast ports, particularly in the United States, are very aware that the U.S. Passenger Shipping Act of 1886 has the effect of diverting traffic from American ports into Canadian ports. Basically, the development in Vancouver is a product of the U.S. Passenger Shipping Act, which does not permit one-way voyages between two U.S. ports for foreign-flagged vessels.

Senator van Roggen: The generic term would be the Jones Act; is that right?

Mr. Seymour: The Jones Act of 1920, which is the Merchant Shipping Act, in actual fact has some strictures which, combined with the U.S. Passenger Shipping Act—

Senator van Roggen: I am speaking from a layman's point of view. This is the passenger ship part of the Jones Act.

Mr. Seymour: That is correct. In the past two years e have seen San Francisco, for example, move from over 100,000 passengers moving through the port to under 50,000.

Senator van Roggen: I take it that that would not all be passengers out of San Francisco. Do you mean only passengers travelling to Alaska?

Mr. Seymour: Yes.

Senator van Roggen: That does not include passengers going to Hawaii?

[*Traduction*]

transporté par camion à Vancouver. Pourriez-vous également nous parler de la façon dont le port de Seattle est financé au moyen d'un impôt prélevé sur tous les résidents du comté dans lequel Seattle est située? Pourriez-vous ensuite nous donner une idée du lobbying que vous prévoyez ou qui existe déjà entre l'Alaska et le port de Seattle afin d'obtenir une exemption de l'application de la loi américaine concernant les paquebots? Je pense à l'exemption qui existe déjà au sujet de Porto Rico et des croisières à l'étranger. Quelle menace présente cette loi?

M. Seymour: Comme vous le savez, sénateur, la concurrence est vive entre Seattle et Vancouver en particulier, et les ports du lower mainland en général, en ce qui concerne divers commerces qui sont essentiellement canadiens. Le problème le plus récent dont on a beaucoup parlé est évidemment celui du détournement du trafic de conteneurs en provenance ou à destination du Canada qui passait par le port de Seattle. Cette situation résultait de certaines inclusions librement négociées dans les accords de débardage, et ces inclusions se sont révélées assez difficiles à supprimer. Elles sont maintenant supprimées et environ 50 p. 100 du trafic qui avait été détourné est revenu à Vancouver. On prévoit que, à terme, la situation va sans doute s'améliorer. Il est certain que Seattle a une grande capacité d'adaptation car ce port est financé et contrôlé localement. Ils peuvent offrir des avantages que Vancouver doit aussi pouvoir offrir. Nous savons que le transport par conteneurs ne procure à Seattle que très peu d'avantages financiers. Il est manifest qu'on préfére un développement équilibré du lower mainland, ce qui permettrait aux conteneurs provenant du Canada de passer par Vancouver.

Pour revenir aux services voyageurs, dans tous les ports de la côte ouest, et plus particulièrement aux États-Unis, on sait parfaitement que la loi américaine de 1886 dite U.S. Passenger Shipping Act a pour effet de détourner une partie de la navigation des ports américains au profit des ports canadiens. Essentiellement, Vancouver doit l'essor de son secteur des croisières à la U.S. Passenger Shipping Act, qui interdit aux navires étrangers d'effectuer des allers simples entre deux ports américains.

Le sénateur van Roggen: C'est, je crois, ce qu'on appelle la loi Jones, n'est-ce pas?

M. Seymour: La loi Jones de 1920, qui est en fait la Merchant Shipping Act, a des dispositions qui, conjuguées à celles de la U.S. Passenger Shipping Act—

Le sénateur van Roggen: Je parle en tant que profane. C'est la partie de la Loi Jones qui traite des paquebots?

M. Seymour: Tout juste. À San Francisco, par exemple, au cours des deux dernières années, l'achalandage du port, qui dépassait les 100 000 passagers, est tombé en-deçà de 50 000.

Le sénateur van Roggen: Je suppose qu'il ne s'agit pas de tous les voyageurs en partant de San Francisco. Parlez-vous seulement de passagers qui se rendent en Alaska?

M. Seymour: Oui.

Le sénateur van Roggen: Ce chiffre n'inclut pas les passagers partant pour Hawaii?

[*Text*]

Mr. Seymour: No. Looking specifically at the Alaska market, as I say, we have seen a major reduction in passengers moving through the port of San Francisco, and that loss has been to Vancouver. Seattle has lost a large portion of its traffic to Vancouver, which is largely a result of restructuring in the Alaska trade. The position, so far as marketing is concerned, is that there are more vessels going on a one-way trip, with the tourists getting off in Alaska and then proceeding via a variety of alternative routes, and probably flown or bussed back to the United States or Vancouver.

The Seattle interests have amalgamated into a fairly cohesive alliance in terms of funding and of pressure groups to get an exemption for the Alaska trade from the U.S. Passenger Shipping Act. A bill was presented to the House of Representatives by the State of Alaska at the end of last year which appears to have engendered some interest. There is a Puget Sound Alliance consting of hotels and carriers, and a variety of other large interests within Seattle, which have put together a war chest of some $1 million as an initial effort to get the lobby cohesively working for an exemption. Seattle would then be in a position to reattract the Vancouver embarcations.

At the recent Ports Canada convention, we listened to the president of the Port of Seattle, who stated that he had been following Bill C-52 with considerable interest, and that if we cared to shoot ourselves in the foot, Seattle would be very happy to pick up on our cruise traffic to Alaska.

Senator van Roggen: I will not ask that this be placed on the record, but I would bring to the attention of the committee and the witnesses an ad that I saw in this morning's *Globe and Mail*, which is a national Canadian newspaper. This ad is aimed at Canadians, not Americans, in spite of the fact that approximately 94 per cent of passengers on ships are Americans. I think it is important for members of the committee to understand that this is not a local business that is being conducted here. It is on a stand-alone basis with the Caribbean and the Mediterranean. The ad says:

RUSH TO ALASKA

Alaska has joined the Caribbean and the Mediterranean as one of the world's top cruising regions. And Canadians, who usually prefer to broil on beaches while on vacation, are increasingly opting to cruise gently northward.

The rush is such that Princess Cruises has four ships plying the northwest coast this summer, and a record 58 cruises. What's more, three of these are travelling well beyond the customary Inside Passage destinations of Skagway and Glacier Bay to the Gulf of Alaska.

[*Traduction*]

M. Seymour: Non. En ce qui concerne précisément le marché de l'Alaska, comme je l'ai dit, nous avons constaté une baisse importante du nombre de passagers transitant par le port de San Francisco, baisse qui a joué en faveur de Vancouver. Seattle a perdu une forte proportion de son achalandage au profit de Vancouver, conséquence surtout de la restructuration des croisières vers l'Alaska. Sur le plan de la commercialisation, on estime que davantage de navires effectuent des allers simples, les touristes descendants en Alaska, optant alors pour divers autres parcours et revenant sans doute aux États-Unis ou à Vancouver par avion ou par autobus.

Les groupes d'intérêt de Seattle se sont réunis pour former une alliance assez compacte qui veille au financement et qui constitue un puissant lobby visant à obtenir une exemption de l'application de la U.S. Passenger Shipping Act pour la navigation vers l'Alaska. À la fin de l'année dernière, l'État de l'Alaska a présenté à la Chambre des représentants un projet de loi qui semble avoir suscité un certain intérêt. Il existe un groupe appelé l'Alliance du Puget Sound, formé d'hôteliers, de transporteurs et de titulaires d'autres importants intérêts à Seattle. Cette alliance a constitué un fonds de défense de un million de dollars dans un premier effort pour permettre au groupe de pression de coordonner son action en vue d'obtenir une exemption. Seattle serait alors en mesure d'attirer à nouveau les passagers qui embarquent actuellement à Vancouver.

À la récente réunion de Ports Canada, nous avons entendu le président du Port de Seattle déclarer avoir suivi avec beaucoup d'intérêt l'étude du projet de loi C-52, et que si nous étions disposés à causer notre propre perte, à Seattle, on serait enchanté de s'approprier nos croisières en Alaska.

Le sénateur van Roggen: Sans vouloir la faire inscrire au compte-rendu, j'aimerais porter à l'attention du Comité et des témoins une annonce publicitaire que j'ai lue dans le numéro de ce matin du *Globe and Mail*, journal canadien d'envergure nationale. Cette annonce s'adresse aux Canadiens et non pas aux Américains, bien qu'environ 94 p. 100 des passagers à bord des navires soient américains. Il importe que les membres du Comité sachent bien qu'il n'est pas question ici d'une entreprise d'envergure locale. Les croisières qu'on offre se comparent à celles qu'on peut faire dans les Antilles et en Méditerranée. Voici cette annonce:

RUÉE VERS L'ALASKA

L'Alaska s'est hissé au rang des Antilles et de la Méditerranée et compte maintenant parmi les principales destinations de croisière au monde. Et les Canadiens, qui ont préféré jusque là passer leurs vacances à se faire griller sur les plages, sont de plus en plus nombreux à prendre allègrement la direction du nord.

L'engouement est tel que, cet été, *Princess Cruises* met à la disposition de sa clientèle quatre navires qui lui permettront de découvrir la côte du nord-ouest, et lui offre un nombre record de 58 croisières. Plus encore, trois de ces navires se rendent bien au-delà de Skagway et de Glacier Bay, destinations habituelles dans le passage intérieur, et vont jusque dans le golfe de l'Alaska.

[*Text*]

There is not one mention of the B.C. coast or Vancouver in the whole ad. It is strictly referring to Alaska.

What is your understanding of why the government would have gone to such lengths in this bill to bring these cruise ships, cruising from a port in Canada to Alaska, under the Canadian definition of "inter-coastal trade?"

Mr. Bland: Senator, we understand that the problem arose with passenger ships trading on the St. Lawrence, and also some small passenger ships having problems on the Great Lakes. I am not aware that there has been any request or pressure from any part of Canadian business for action to be taken against the Alaska cruise trade. We have support from the hotel industry, from the unions, from almost everyone in British Columbia and some people in Alberta and the Yukon. They are getting money out of this trade, and they do not want to see it hurt in any way.

Senator van Roggen: This would not be the first time that B.C. got nailed inadvertently by something happening in Eastern Canada.

Senator MacDonald (Halifax): Come on.'

Mr. Bland: I did not say that.

Senator MacDonald (Halifax): You talk about the construction of ships, but not in Canada. You talk about there being no Canadian technology and no Canadian employment. What amount of ships' stores are bought in British Columbia? Let me put it another way. Certainly there are far less ships' stores purchased in Canada than in the United States.

Mr. Bland: Stores are bought on a competitive basis. To the extent that we can source supplies in British Columbia, that is the place of choice to get them. It is much easier to get them locally, assuming that costs are the same.

Unfortunately there are certain items that can be bought only in the United States at a competitive price. Chicken is one of those items. Chicken from Washington State is half the price of chicken from British Columbia. I do not know why, but that is a fact of life. The economies of scale, when you are dealing with thousands and thousands of passengers, require that portion control be made a part of daily menus. In many cases there are not enough supplies in British Columbia or the technology to supply. For example, there is a need for 1200 six-ounce strip sirloins already cut and trimmed. That is not the type of packaging that British Columbia goes in for. So most of that comes from the midwest.

We certainly give every opportunity to British Columbia suppliers to sell to the ships. In fact, all dairy products and most pork products used on our ships are sourced in Canada.

Mr. Seymour may wish to comment on the overall impact.

[*Traduction*]

Il n'est nullement question de la côte de Colombie-Britannique ni de Vancouver dans cette annonce. Il y est strictement question de l'Alaska.

Pourquoi croyez-vous que le gouvernement se soit donné tant de mal dans ce projet de loi pour que ces navires de croisière, qui vont d'un port du Canada à l'Alaska, entrent dans la définition canadienne de «catalogue international»?

M. Bland: Sénateur, nous comprenons qu'un problème se pose dans le cas des navires qui transportent des passagers sur le Saint-Laurent et aussi pour de petits navires de passagers qui ont des difficultés dans les Grands lacs. Cependant, à ce que je sache, personne du monde des affaires canadien n'a demandé qu'on prenne des mesures brimant le secteur des croisières en Alaska. Nous avons l'appui du secteur hôtelier, des syndicats, de presque tout le monde en Colombie-Britannique et de certains intéressés d'Alberta et du Yukon. Ce commerce rapporte, et ils ne veulent pas qu'on s'y attaque de quelque manière que ce soit.

Le sénateur van Roggen: Ce ne serait pas la première fois que la Colombie-Britannique serait malencontreusement touchée par quelque chose qui se passe dans l'Est du Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Allons donc!

M. Bland: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez parlé de construction de navires, mais pas au Canada. Vous avez dit qu'il n'existe pas à cet égard de technologie canadienne ni d'emploi pour le Canada. Quelles denrées les exploitants de navires achètent-ils en Colombie-Britannique? Il va sans dire qu'on achète beaucoup moins de denrées au Canada qu'aux États-Unis.

M. Bland: Les denrées destinées aux navires sont achetés selon les règles de la concurrence. Dans la mesure où nous pouvons nous approvisionner en Colombie-Britannique, c'est encore l'endroit idéal où le faire. Il est beaucoup plus facile de s'approvisionner localement, le coût étant égal par ailleurs.

Malheureusement, on ne peut se procurer certaines denrées à bon prix qu'aux États-Unis. Le poulet, par exemple. Le poulet de l'État de Washington se vend la moitié du prix de celui de la Colombie-Britannique. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est ainsi. En raison des économies d'échelle, quand on doit nourrir des milliers de passagers, il faut bien surveiller la composition de ses menus quotidiens. Cela dit, il arrive souvent que les approvisionnements de Colombie-Britannique ne soient pas suffisants ou qu'on n'y utilise pas la technique voulue. Par exemple, il nous faut 1 200 surlonges de six onces précoupées et parées. Or, en Colombie-Britannique, on ne fait pas ce genre de conditionnement. C'est pourquoi on s'approvisionne la plupart du temps dans le Midwest.

Nous donnons certainement aux fournisseurs de Colombie-Britannique toutes les chances de faire affaire avec les exploitants des navires. En fait, tous les produits laitiers et la majorité de la viande de porc consommés à bord de nos navires proviennent du Canada.

M. Seymour veut peut-être ajouter quelque chose sur l'ensemble des retombées.

[*Text*]

Mr. Seymour: The total economic impact to Canada from this trade has been estimated at approximately $119 million. In terms of jobs, obviously there is a limited Canadian representation on these vessels. Some of the jobs are definitely open to Canadians. In terms of jobs which are related to marine, waterfront, ship channelling, et cetera, we estimate that there are between 1,300 and 1,700 total fulltime jobs associated with this traffic. When you take into account that the trade is over a four month period, that translates to approximately 2,800 job opportunities. There is a very large seasonal element, and there are a lot of students employed on a part-time basis in this trade during the season.

In terms of direct, indirect and imputed jobs—the wonderful ball of wax which economists come up with—we reckon that there are approximately 2,700 full-time jobs created from the traffic. A recent study conducted on behalf of the federal Ministry of Tourism indicated that the direct current economic benefit was approximately $75 million from the traffic, of which approximately 55 per cent was in maritime-related services and the balance was in terms of passenger-related services such as expenditure by passengers on hotel rooms associated with tours after or before the cruise to Alaska.

In terms of provisioning the total benefits to British Columbia, it is estimated to be approximately $9 million in terms of purchases for provisions, and something in the region of $15 million for fuel oil, which is purchased locally in British Columbia. There is also a considerable input in terms of pilotage, longshore labour, airports, et cetera.

Senator MacDonald (Halifax): I imagine the hotels would be a large beneficiary of this trade. I suppose that shopping is done on the ship and there is not much done on Burrard Street.

Mr. Seymour: In actual fact, Gastown receives a tremendous amount of benefit from this trade. If you walk down there while the ships are in port, you will see signs that say, "Cruise ship passengers welcome." You will see a great number of cruise ship passengers in the shops. It is estimated that between $30 and $100 is the average "drop" in British Columbia by a passenger coming in on a cruise vessel who is transitting. When someone is staying in a hotel for perhaps two or three days, then it becomes substantially larger.

We are also finding that a lot of people who are introduced to Vancouver this way are coming back the next year as a direct destination and not involved with an Alaska cruise.

Senator van Roggen: We saw that happen from Expo '86. People who saw Vancouver for the first time said to their friends in the midwest, "Go and see Vancouver. It is a lovely city."

Senator MacDonald (Halifax): I do not know how relevant my questions are. I am asking them more out of curiosity than anything else.

Senator van Roggen: Mr. Chairman, I would like to continue my questions. I am sorry to take up so much time in the committee, but this is very vital to westerners.

[*Traduction*]

M. Seymour: On évalue à 119 millions de dollars environ les retombées économiques de cette activité commerciale pour le Canada. Quant aux emplois, il est bien certain que ces navires ne comptent que peu d'employés canadiens. Néanmoins, certains emplois sont bel et bien accessibles aux Canadiens. Pour ce qui est des emplois ayant trait à la navigation, aux quais, à l'aménagement des chenaux, etc., nous estimons que ce secteur d'activité fournit de 1 300 à 1 700 emplois à temps plein. Si l'on tient compte du fait que la saison dure quatre mois, on arrive à un total d'environ 2 800 emplois disponibles. C'est une activité saisonnière très importante, et un grand nombre d'étudiants y trouvent des emplois à temps partiel.

Pour ce qui est des emplois directs, indirects et implicites—cette merveille qu'ont pondue les économistes—nous estimons que ce secteur d'activité a permis de créer environ 2 700 emplois à temps plein. Selon une récente étude commandée par le ministère fédéral du Tourisme, ce type de navigation a des retombées économiques directes d'environ 75 millions de dollars, dont 55 p. 100 environ proviennent des services ayant trait à la navigation et le reste des services afférents aux passagers, comme les dépenses que les voyageurs de passage engagent au titre de leur hébergement dans des hôtels, avant leur croisière en Alaska ou au retour de celle-ci.

Quant au total des avantages pour la Colombie-Britannique, on évalue à quelque 9 millions de dollars les achats de provisions et à environ 15 millions de dollars les achats de mazout, qui est acheté sur place, en Colombie-Britannique. L'apport est en outre considérable en ce qui concerne le pilotage, les opérations de débardage, les aéroports et le reste.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je suppose que les hôtels en bénéficient largement. Je suppose aussi qu'on peut magasiner à bord des navires et qu'on ne dépense pas beaucoup sur Burrard Street.

M. Seymour: En réalité, Gastown bénéficie énormément de ce secteur. Si vous allez musarder du côté du port, quand les navires sont à quai, vous verrez des panneaux souhaitant la bienvenue aux passagers des navires de croisière. Vous verrez qu'ils fréquentent en grand nombre les magasins. On estime qu'un croisiériste transitant par la Colombie-Britannique y dépense en moyenne de 30 $ à 100 $. S'il réside à l'hôtel pendant deux ou trois jours, ses dépenses augmentent alors considérablement.

Nous constatons aussi que beaucoup de gens qui voient Vancouver pour la première fois de cette façon y reviennent l'année d'après pour elle-même et non pas au hasard d'une croisière en Alaska.

Le sénateur van Roggen: C'est aussi ce qui s'est produit dans le cas d'Expo 86. Des gens du Midwest qui étaient venus à Vancouver pour la première fois ont, à leur retour incité leurs amis à aller visiter Vancouver, qu'ils ont trouvée charmante.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous jugerez vous-même de l'à-propos de mes questions. Je les pose surtout par curiosité.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, j'ai d'autres questions à poser. Je suis navré de prendre tellement de votre temps, mais c'est une question vitale pour les gens de l'ouest.

[*Text*]

The Chairman: Go ahead.

Senator van Roggen: When this act was passed in the House of Commons, the result would have meant substantial taxes being levied against these ships. As a result of complaints, a statement was made by Mr. Gerry St. Germain, Minister of State (Transport), who said that the industry would be exempt from taxes and duties for 1988. Obviously, that would not do very much for someone planning cruises in the followinfg year with a $100 million ship. Therefore, Minister Carney has since come along and said that those taxes and duties will not be levied at all, as I understand it. It has been stated that those duties and taxes will not apply. I will come back later to what it is like having that sort of a promise, with the legislation still hanging over your head.

Prior to the two ministers giving those undertakings, what was the economic impact of the taxes that could be levied under this act and under this new definition of "intercoastal shipping?"

Mr. Bland: The larger passenger ships are valued at approximately $160 million U.S.—let us say $200 million Canadian. We would have to pay tax on 25 per cent of the value.

Senator van Roggen: That is $50 million?

Mr. Bland: Yes.

Senator van Roggen: What rate of tax on $50 million?

Mr. Bland: The rate would be 1/120th per month, which amounts to approximately $480,000 per month.

Senator van Roggen: For a four-month season, that would amount to approximately $2 million?

Mr. Bland: Yes, sir.

Senator van Roggen: That would be approximately $2 million per ship?

Mr. Bland: Yes.

Senator van Roggen: Do I understand that there were other taxes levied?

Mr. Bland: The other taxes involved, and they have not yet been—

Senator van Roggen: Which are still hanging?

Mr. Bland: Yes, they are still hanging. These are taxes on consumables, principally fuel oil, lubricating oil, alcohol and tobacco. As we are not sure how the government intends to apply these taxes, we have made a rough estimate of something in the range of $12,000 per ship per day for large ships.

Senator van Roggen: Let us put that into a four-month season. Is that every day for four months?

Mr. Bland: No; it will be three-sevenths of the four months if they applied only in Canadian waters.

Senator van Roggen: I see; yes.

Mr. Seymour: We are not sure at the moment whether it would be applied just in Canadian waters or throughout the whole trip. After all, if a vessel is Canadian coasting while it is

[*Traduction*]

Le président: Poursuivez.

Le sénateur van Roggen: Quand la Chambre des communes a adopté cette loi, on était censé imposer de lourdes taxes à ces navires. Après qu'on eut déposé des plaintes à ce sujet, M. Gerry St. Germain, ministre d'état aux Transports, a déclaré que ce secteur d'activité serait exempté pour l'année 1988. Évidemment, cette mesure ne contribuerait pas vraiment à faciliter la planification de croisières, l'année suivante, à bord d'un navire de 100 millions de dollars. J'ai cru comprendre que la ministre, l'honorable Pat Carney, a déclaré depuis qu'on ne percevrait tout simplement pas ces taxes. Elle aurait déclaré que ces taxes ne seraient pas perçues. Je reviendrai tout à l'heure sur ce genre de promesse, quand une loi est toujours suspendue au-dessus de votre tête.

Avant que les deux ministres prennent ces engagements, quelle était, l'incidence des taxes qu'on aurait pu percevoir en vertu de cette loi et aux termes de cette nouvelle définition de «cabotage international»?

M. Bland: Les gros navires de croisière valent environ 160 millions de dollars US—soit 200 millions de dollars canadiens. Nous devrions payer des taxes sur 25 p. 100 de leur valeur.

Le sénateur van Roggen: Soit sur 50 millions de dollars?

M. Bland: C'est cela.

Le sénateur van Roggen: À quel taux?

M. Bland: Ce taux s'établirait à 1/120 par mois, ce qui représente environ 480 000 $ par mois.

Le sénateur van Roggen: Pour une saison de quatre mois, cela équivaudrait environ à 2 millions de dollars?

M. Bland: Oui, monsieur.

Le sénateur van Roggen: Soit environ 2 millions de dollars par navire?

M. Bland: Oui.

Le sénateur van Roggen: Dois-je comprendre qu'on percevait d'autres taxes?

M. Bland: Les autres taxes dont il était question, et elles n'ont pas encore été—

Le sénateur van Roggen: Elles existent toujours?

M. Bland: Oui, elles existent toujours. On paie des taxes sur les biens de consommation, et principalement sur le mazout, l'huile lubrifiante, l'alcool et le tabac. Comme nous ne savons pas vraiment de quelle façon le gouvernement percevra ces taxes, nous avons fait une évaluation sommaire qui s'établit aux environs de 12 000 $ par jour dans le cas des gros navires.

Le sénateur van Roggen: Supposons que la saison dure quatre mois. Ce chiffre s'appliquerait à chaque jour de ces quatre mois?

M. Bland: Non, pendant les trois septièmes des quatre mois, si cette règle ne s'applique que dans les eaux canadiennes.

Le sénateur van Roggen: Je vois.

M. Seymour: Nous ne savons pas encore si cette règle ne viserait que la partie de la croisière où le navire se trouve dans les eaux canadiennes ou toute la durée de la croisière. Après tout, si un navire est considéré comme se trouvant en eaux

[*Text*]

in Alaska, which it appears to be by this definiton, then presumably it would be a straight four or twelve months.

Senator van Roggen: Another couple of hundred thousand dollars.

Mr. Seymour: It is substantial, certainly.

Mr. Bland: The figure of $150,000 to $200,000 would not be out of line.

Mr. Seymour: It could be as much as $2 million per season for one ship; but that is difficult to put a figure on.

Senator van Roggen: I just wanted to get some ballpark figures.

Who in British Columbia is being hurt so that they need this rather draconian legislation drafted to capture this whole Alaska cruise line industry by definition?

Mr. Bland: It beats me; I cannot find anyone being hurt. I only have people saying that they are getting benefits out of this industry in British Columbia and I think that in Alberta and the Yukon you would find the same story.

One of the lines owns four hotels in the Yukon and is the principal employer. If they have to change their routing and their passengers do not come back through the Yukon, those hotels will probably be shut down.

Senator van Roggen: I lived in Whitehorse for eight years of my life many years ago when this industry was in its infancy, so I know exactly of what you speak.

So cruise ships on the B.C. coast are not being hurt by this competition?

Mr. Bland: No, sir.

Senator van Roggen: What are the chances of starting to build these cruise ships in Canada to service this trade or go in competition with the international cruise ship business?

Mr. Stevens: The technology is not existent in Canada to build a major cruise ship. They are sophisticated vessels; only half a dozen yards in the whole world can build them. However, those yards are overbooked right now, and you have to stand in line to buy a new ship. That is why it takes three to five years from design to completion. Chances of us getting a Canadian-built ship in this trade are zilch.

Senator van Roggen: I do not know if it is on the record, but I see among the material a letter from Mr. Garcia, President of the International Longshoremen's & Warehousemen's Union. Is that on the record? You have given testimony to the effect that the union supports the industry's submissions relative to this.

Mr. Bland: Yes.

Senator van Roggen: That is a rare show of unanimity between employers and unions. In this particular instance I have the letter in front of me—and I will not read it all—but you use the word "grave apprehension." At the top of page 2 Mr. Garcia states:

[*Traduction*]

canadiennes quand il est en Alaska, ce que semble signifier cette définition, la période serait alors de quatre et même de douze mois.

Le sénateur van Roggen: Et voilà quelques autres centaines de milliers de dollars.

M. Seymour: C'est une somme appréciable, c'est certain.

M. Bland: Il n'est pas impossible qu'elle atteigne les 150 000 $ et même les 200 000 $.

M. Seymour: Cela pourrait coûter jusqu'à 2 millions de dollars par saison par navire, mais il est difficile de faire le calcul.

Le sénateur van Roggen: Je voulais simplement avoir des évaluations approximatives.

Qui, en Colombie-Britannique, est à ce point touché qu'il faille inclure dans ce projet de loi une définition aussi draconienne qui inclut tout le secteur des croisières en Alaska?

M. Bland: C'est renversant, je ne trouve absolument personne qui soit touché. Je ne vois que des gens qui affirment bénéficier de ce secteur d'activité en Colombie-Britannique, et je pense qu'en Alberta et au Yukon il en serait de même.

Une des compagnies maritimes possède quatre hôtels au Yukon et y est le principal employeur. Si l'on doit modifier son parcours et que les croisiéristes ne reviennent pas par le Yukon, ses hôtels seront probablement fermés.

Le sénateur van Roggen: J'ai vécu à Whitehorse pendant huit ans, il y a longtemps, quand ce secteur d'activité en était à ses débuts. Je sais donc exactement ce qu'il en est.

Les navires de croisière de la côte de Colombie-Britannique ne sont donc pas touchés par cette concurrence?

M. Bland: Non, monsieur.

Le sénateur van Roggen: Quelle possibilité existe-t-il de commencer à construire au Canada des navires de croisière destinés à ce secteur d'activité ou de concurrencer les entreprises internationales de croisière?

M. Stevens: Le Canada n'a pas la technologie voulue pour construire de gros navires de croisière. Ce sont des navires perfectionnés; il n'existe dans le monde entier qu'une demi-douzaine de chantiers navals en mesure d'en construire. De plus, ces chantiers sont débordés pour l'instant, et il faut faire la queue pour pouvoir acheter un navire neuf. Il faut compter de trois à cinq ans de l'étape de la conception à l'achèvement des travaux de construction. Les possibilités de faire construire un navire de ce type au Canada sont nulles.

Le sénateur van Roggen: Je ne sais pas si elle figure au dossier, mais je constate que parmi les documents qu'on nous a fournis, il y a une lettre de M. Garcia, président du International Bongshoremen's & Warehousemen's Union. Cette lettre a-t-elle été versée au dossier? Vous avez dit que le syndicat appuie la position des entreprises dans cette affaire.

M. Bland: C'est vrai.

Le sénateur van Roggen: Voilà une rare manifestation d'unanimité entre patronat et syndicat. Dans le cas qui nous occupe, j'ai la lettre devant moi—je ne la lirai pas—mais vous employez l'expression «grave inquétude». En haut de la page 2, M. Garcia écrit:

[*Text*]

As you are no doubt aware, the Port of Seattle is a mere 130 miles away from Vancouver. Seattle is a fierce competitor for Canadian cargo and lately evinced great interest in the cruise industry. As the majority of passengers enjoying the Alaska cruise business, it is our considered opinion that any change, however slight in appearance, could destroy the delicate balance that exists between these two ports to the detriment of Vancouver.

So no Canadians are being hurt; by the minister's own admission, he will not apply the taxes to these particular ships. However, the drafters, for some reason, seem to have been at great pains to twist the definition of "intercoastal trade" so as to capture these very ships.

Can you give me the genesis of that? It is fine for the minister to say, "These taxes do not apply," but whoever drafted this must have meant that those taxes would apply. Would that be your understanding?

Mr. Seymour: Perhaps the best thing to do is to quote directly from a transportation background paper dated September 1982, which contains the new coasting trade policy that sets forth the alternatives that were available to the government, as a consequence of which Bill C-52 came into existence. I will quote briefly from a couple of paragraphs on pages 18 and 19. The first one states:

> Passenger cruising activities have not in the past been regarded as coasting trade. Cruise ships return passengers to the point of departure so that their activities do not constitute transportation from one place in Canada to another. They are not therefore encompassed by the Canada Shipping Act.

Which continues to be the general opinion.

After talking about somehow including these vessels within the coasting trade definition it goes on to say:

> To ensure that no extra costs are imposed on the operators of deep-water cruising ships, foreign-built ships having permanent overnight accommodation for more than 100 passengers should be exempted from temporary entry customs duty. To protect the small boat operator from U.S. competition in Canada, foreign-built ships not having this passenger carrying capability would be subject to duty.

Inclusion of these vessels has more to do with universality than protection of any specific interest.

Senator van Roggen: Certainly any small charters on the B.C. coast— I can think of ones with ten or fifteen berths, that type of thing—would be fully protected with the 100-berth limit that was first proposed.

Mr. Seymour: Certainly.

Senator van Roggen: What was the rationale of increasing it to 250 berths?

[*Traduction*]

Comme vous le savez sans doute, le port de Seattle n'est qu'à 130 milles de Vancouver. Or, Seattle livre une concurrence acharnée pour attirer les transporteurs canadiens et a récemment manifesté beaucoup d'intérêt à l'égard du secteur des croisières. Comme la majorité des croisiéristes qui se rendent en Alaska, nous savons pertinemment que tout changement, si minime soit-il, pourrait rompre le délicat équilibre qui existe entre ces deux ports, et ce au détriment de Vancouver.

Donc, les entreprises canadiennes ne sont pas lésées; de l'aveu même du Ministre, il n'imposera pas ces taxes aux navires de croisière. Cependant, les rédacteurs de la loi, pour une raison quelconque, semblent s'être donné beaucoup de mal pour formuler la définition de cabotage international de manière à y inclure précisément ces navires.

Pouvez-vous me révéler le fin mot de cette histoire? Je veux bien que les ministres affirment que ces taxes ne seront pas imposées, mais l'intention des rédacteurs, qui qu'ils soient, devait bien être de faire percevoir ces taxes. Qu'en pensez-vous?

M. Seymour: La meilleure réponse que je peux vous donner se trouve sans doute dans un document d'étude sur le transport, en date de septembre 1982, qui expose la nouvelle politique de cabotage et les solutions de rechange qui s'offraient au gouvernement, d'où découle le projet de loi C-52. Je vous en cite brièvement quelques paragraphes des pages 18 et 19.

> Jusqu'à maintenant, les croisières n'étaient pas considérées comme du cabotage. Les navires de croisière ramènent les passagers au point de départ, de sorte que leurs activités ne consistent pas à transporter des voyageurs d'un endroit à un autre au Canada. Elles ne sont donc pas visées par la *Loi sur la marine marchande du Canada.*

Ce qui est encore généralement admis.

Il est ensuite question de la façon d'inclure ces navires dans la définition de cabotage, puis on ajoute:

> Pour s'assurer qu'on n'impose pas de frais supplémentaires aux exploitants de navires de croisière naviguant en haute mer, il faudrait exempter des droits de douane pour entrée temporaire les navires de construction étrangère qui offrent un logement pour la nuit à plus de cent passagers. Pour protéger le petit exploitant contre la concurrence américaine au Canada, les navires de construction étrangère d'une capacité inférieure seraient assujettis au versement de droits.

L'inclusion de ces navires relève du principe de l'universalité plus qu'elle ne vise la protection d'intérêts donnés.

Le sénateur van Roggen: Il est certain que tous les petits affréteurs de la côte de Colombie-Britannique—je pense en particulier à ceux qui peuvent loger dix à quinze passagers— seraient parfaitement protégés par la limite initiale de cent places.

M. Seymour: Certainement.

Le sénateur van Roggen: Pour quelle raison a-t-on porté cette limite à 250 passagers?

[*Text*]

Mr. Seymour: As a consequence of representations made in respect of a tour boat operator in the Great Lakes and the St. Lawrence, who had a conceptional design for a vessel of 166 passenger berths, it was felt that it would be a good idea to move the limit up to 250.

Senator van Roggen: Would it not be possible to have a definition of "inland waterways" to help all these problems in the Great Lakes from which we are now suffering in this legislation, as opposed to trying to make it intercoastal?

Mr. Seymour: It is a good suggestion, and one that we have discussed with a variety of people. We would like to see that as a potential solution.

Senator van Roggen: It would seem fairly simple to me that if all the problems—which we are in danger of suffering on the west coast from this legislation—stem from some related problem on the Great Lakes or the St. Lawrence, a defintion could be given of inland waterways, or something of that sort, to cover it so that this industry is not frightened into seeking alternative solutions which would be damaging to us on the west coast.

Senator MacDonald (Halifax): Are you suggesting that a geographical exclusion be made for ships carrying out a round-trip voyage from a Canadian port which is not within an inland waterway?

Senator van Roggen: The witnesses keep stating—I asked questions about this, and it is about the third time that I have had an answer—that the genesis of this thing was a problem that existed on the Great Lakes or the St. Lawrence, where someone wanted to build a boat down there. It occurred to me that those are inland not intercoastal waters. Perhaps there is a problem on the east coast also; I do not know.

Senator MacDonald (Halifax): Yes, exactly. Canadian operators operating out of Vancouver or Halifax would not deserve a protection.

Senator van Roggen: You could say 100-berth vessels on the intercoastal trade or 250-berth vessels on the inland waterways or the Great Lakes. That would be one way of getting around the number of berths, if that is the main reason. I am just exploring ideas about that.

This definition of "coasting trade" is something that I find extraordinary. The definition states:

> "Coasting trade" means the carriage of goods or passengers by ship, or by ship—

And this is the key point, Senator MacDonald—

> —and another mode of transport—

For the sake of argument, It could be airplanes—

> —from one place in Canada or above the continental shelf of Canada to any other place, or to the same place in Canada . . . either directly or by way of a place outside Canada—

That is carefully worded to include a ship leaving Vancouver, sailing one-third of its distance in Canadian waters and

[*Traduction*]

M. Seymour: Comme suite à des interventions faites relativement à un exploitant de navires de croisière sur les Grands lacs et le Saint-Laurent et qui prévoyait construire un navire pouvant accueillir 166 passagers, on a jugé bon de hausser la limite à 250 passagers.

Le sénateur van Roggen: Ne serait-il pas possible d'avoir une définition de «voies navigables intérieures» pour régler tous les problèmes qui se posent dans les Grands Lacs en rapport avec ce projet de loi, au lieu d'essayer d'avoir une définition englobant le cabotage international?

M. Seymour: C'est une bonne suggestion dont nous avons d'ailleurs parlé avec diverses personnes. Nous aimerions que l'on envisage cette solution.

Le sénateur van Roggen: Si tous les problèmes qui risquent de s'abattre sur la côte ouest en raison de ce projet de loi découlent d'un problème qui se pose dans les Grands Lacs ou le Saint-Laurent, il me semble qu'il serait assez simple de donner une définition de «voies navigables intérieures» ou quelque chose du genre pour que cette industrie ne soit pas poussée, à cause de l'incertitude, à rechercher d'autres solutions qui nuiraient aux exploitants de la côte ouest.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Proposez-vous une exclusion géographique pour les paquebots effectuant un voyage aller-retour à partir d'un port canadien qui ne se trouve pas sur une voie navigable intérieure?

Le sénateur van Roggen: Les témoins ne cessent de dire—j'ai posé des questions à ce sujet et c'est, je crois, la troisième fois que l'on me répond—que tout cela provient d'un problème qui se pose dans la région des Grands Lacs ou du Saint-Laurent où quelqu'un veut construire un bateau. Or, je constate qu'il s'agit d'eaux intérieures et non pas d'eaux côtières. Peut-être que le problème se pose aussi sur la côte est, je n'en sais rien.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui, exactement. Les exploitants canadiens dont le port d'attache est Vancouver ou Halifax, ne mériteraient pas d'être protégés.

Le sénateur van Roggen: On peut proposer des bateaux de 100 couchettes dans les eaux côtières et de 250 couchettes dans les voies navigables intérieures ou les Grands Lacs. Ce serait une façon de contourner le problème du nombre de places, si c'est cela qui fait problème. J'essaye simplement d'examiner diverses possibilités à ce sujet.

Je trouve que la définition de «cabotage» est extraordinaire. Voici:

> «Cabotage» désigne le transport par navire, ou par navire . . .

Et, Sénateur MacDonald, voici le point essentiel:

> . . . et par un autre moyen de transport . . .

Supposons, à titre d'exemple, que c'est l'avion.

> . . . de passagers ou de marchandises entre 2 lieux situés au Canada ou au-dessus du plateau continental, ou en provenance et à destination d'un tel lieu, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada—

Cela engloberait un navire en partance de Vancouver et à destination d'Anchorage (Alaska) qui se déplace en eaux cana-

[*Text*]

going to Anchorage, Alaska, two-thirds in international or American waters. The passengers get off there and sightsee in Alaska and then have a package tour—because they are doing these things one way more and more during seven days instead of fifteen. They are then put on a plane and flown back to Vancouver—or perhaps they go to Whitehorse and then to Vancouver—to rejoing their mode of transport to return to Chicago, or wherever they came from. It is my understanding that that scenario would fit this definition of "coasting trade".

Mr. Bland: Yes, sir.

Senator van Roggen: Is that your understanding also?

Mr. Bland: Yes, sir. If they fly directly back to a United States airport they do not come within the definition. So it is a detriment to us bringing people back through Canada.

Senator van Roggen: The problem is that if a family buys an excursion ticket—which they will normally try to do when they are going on a holiday and not travelling on business and charging it to someone else—they need to return to the same place from which they came.

In other words, you cannot buy an excursion ticket from Chicago to Vancouver and from Seattle back to Chicago. If you take the excursion ticket to Vancouver, you need to return to Vancouver to get back onto your excursion ticket to go home. You do not have the option of flying to Anchorage or Seattle and then going home. This then catches, by definition of coastal trade within Canada, a ship that picks up 96 per cent American passengers in Vancouver and takes them to Anchorage, where they sightsee and then fly back to Vancouver to return home.

Can you tell me the difference between a passenger ship doing that and a passenger ship taking passengers from Vancouver to Tokyo and then flying them home?

Mr. Bland: You have asked a good question. We have been unable to find any difference in rationale between going from Vancouver to Alaska or Vancouver to Tokyo.

Senator van Roggen: Under this definition it certainly would not make a difference.

Mr. Bland: It is exactly the same.

Senator van Roggen: So in the case of international passenger ships, for example, if a Norwegian ship, taking passengers from Vancouver to Tokyo and flying them back, landed at a Canadian port or airport, it would be termed coastal trade in Canada under this act.

Mr. Bland: Yes, sir.

Senator van Roggen: I will argue later the question of the stubborness of governments once they get a piece of bad legislation. When we were in power it was no better, I can assure you; we were just as stubborn at not wanting to amend anything no matter how stupid it was. However, this chairman has a history of not bowing to that. I remember one bill where the number of amendments you achieved was something in the order of 100, under the Shipping Act seven or eight years ago.

[*Traduction*]

diennes sur un tiers de son circuit et en eaux internationales ou américaines sur les deux tiers restants. Les passagers descendent et visitent l'Alaska avant d'entamer un voyage à forfait—puisqu'on vend de plus en plus de voyages aller simple d'une semaine au lieu de quinze jours. Ils prennent alors l'avion pour le retour à Vancouver, directement ou peut-être en passant par Whitehorse, avant de reprendre le moyen de transport qui leur permet de retourner à Chicago ou à leur point de départ. À mon sens, ce voyage, serait visé par cette définition de «cabotage».

M. Bland: Oui, monsieur.

Le sénateur van Roggen: Êtes-vous du même avis?

M. Bland: Oui, monsieur. La définition ne s'appliquerait pas s'ils prenaient un vol direct à destination d'un aéroport des États-Unis. Il nous est donc préjudiciable de les faire repasser par le Canada.

Le sénateur van Roggen: Si une famille achète des billets au tarif d'excursion, ce qu'elle ferait normalement pour ses vacances contrairement à un voyage d'affaires dont les frais seraient défrayés par l'employeur, elle doit automatiquement revenir à son point de départ et c'est là le problème.

En d'autres termes, il n'est pas possible d'acheter un billet d'excursion à destination de Vancouver, il faut obligatoirement revenir à Vancouver pour en profiter pour le retour. Il est impossible de prendre l'avion à destination d'Anchorage ou de Seattle et de rentrer directement chez soi. Cela vise donc, d'après la définition de «cabotage» au Canada, tout paquebot qui embarque 96 p. 100 de passagers américains à Vancouver à destination d'Anchorage où ils font du tourisme avant de prendre l'avion pour Vancouver et de prendre une correspondance pour retourner chez eux.

Pouvez-vous me dire quelle différence il y a entre ce paquebot et celui qui amènerait ses passagers de Vancouver à Tokyo et prévoierait le voyage de retour en avion?

M. Bland: Bonne question. Nous ne sommes pas arrivés à trouver la moindre différence entre un voyage de Vancouver à l'Alaska et un voyage de Vancouver à Tokyo.

Le sénateur van Roggen: D'après cette définition, il n'y en aurait pas.

M. Bland: C'est exact.

Le sénateur van Roggen: En vertu de ce projet de loi, on pourrait parler de cabotage dans le cas de paquebots internationaux, dans le cas par exemple d'un paquebot norvégien amenant ses passagers de Vancouver à Tokyo et leur faisant prendre l'avion pour le retour.

M. Bland: Oui, monsieur.

Le sénateur van Roggen: Je parlerai plus tard de l'entêtement des gouvernements lorsqu'ils sont en présence de textes de loi mal faits. Lorsque nous étions au pouvoir, nous ne faisions pas mieux, je peux vous l'assurer; nous étions tellement têtus que nous ne voulions jamais rien modifier, même ce qu'il y avait de plus stupide. Nous savons toutefois que l'attitude de notre président est bien différente. Je me souviens d'un projet de loi auquel vous aviez apporté. quelque 100 amendements en

[*Text*]

In the old days, aboard the Niagara and other ships, there used to be regular traffic across the Pacific. However, that is not so common now. There trips are around-the world, to San Francisco, Hawaii, and things of this sort, all of which technically would come under this definition of "coasting trade." That is the enormity of this.

Mr. Chairman, I should try to keep with questions and stay away from arguments.

Senator MacDonald (Halifax): Can you explain what is going on *vis-à- vis* the Seattle lobby, which is looking for an exemption for Alaska trade under the United States Passenger Shipping Act?

Mr. Seymour: The U.S. Passenger Shipping Act of 1886 is a very short piece of legislation. I think there is only one line involved in the legislation. That has been subject to extensive interpretation by customs in the United States. What has happened over the past few years is that the interpretation has been liberalized progressively so that, for example, as we discussed earlier, the pairing of ports on a round-voyage cruise from a U.S. port back to the same U.S. port requirement has been restricted. The international element required in a round-voyage based on a U.S. port under the U.S. Passenger Shipping Act is now very limited indeed.

As a consequence of that, Prince Rupert ceased to receive any in-transit passengers whatsoever. That is the kind of effect that can have on the Canadian economy.

The latest interpretation has permitted international voyages—which simply go into international waters and do not even call at a separate port—to be classified as acceptable under the U.S. Passenger Shipping Act. The biggest growth market at the moment is in party cruises, which go nowhere at all and simply come back to U.S. waters. That certainly could not be conducted under Canadian legislation, but it is permitted under U.S. legislation.

They are now at a point where the next step, in terms of liberalization of the U.S. Passenger Shipping Act, has to be either its total abolition or an exemption, which would cover the most lucrative trade which currently falls outside of it. It is unlikely that it would be repealed. It is far too intrinsic to the Jones Act, total U.S. maritime scenario, but, in terms of the Alaska situation, there have been bills put forward which, if they had been passed, would have exempted the Alaska cruise trade from the provisions of the U.S. Passenger Shipping Act. There is a major lobby—which is building up, undoubtedly—which is well funded and very cohesive. They do have a precedent to go on in that Puerto Rico was exempted from the terms of the U.S. Passenger Shipping Act several years ago.

It will take a while. The estimate is three to five years, but the impetus is there and the impetus would be strongly reinforced if we have Canadian cabotage restrictions which are pushing for an alternative venue for these ships.

[*Traduction*]

vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, il y a sept ou huit ans.

Dans le temps, le *Niagara* et d'autres paquebots du genre sillonnaient régulièrement le Pacifique. Cela n'est plus aussi courant. Il y a par contre des voyages autour du monde, des voyages à destination de San Francisco, Hawaï, etc., qui tous, techniquement parlant, seraient visés par cette définition de «cabotage». C'est bien là l'énormité de ce projet de loi.

Monsieur le président, je vais essayer de m'en tenir aux questions et de ne pas me lancer dans une argumentation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pouvez-vous expliquer ce qui se passe à propos du groupe de pression de Seattle qui demande une exemption pour le cabotage en Alaska en vertu de la United States Passenger Shipping Act?

M. Seymour: La U.S. Passenger Shipping Act de 1886 est une loi très courte qui se résume, je pense à une seule ligne. Les douanes américaines l'ont interprétée très largement. Au cours des dernières années, l'interprétation s'est progressivement libéralisée et nous voyons par exemple, comme nous le disions tout à l'heure, que l'on a assoupli les exigences quant aux croisières aller-retour à partir d'un port américain. L'obligation d'inclure un élément international dans un voyage aller-retour à partir d'un port américain en vertu de la U.S. Passenger Shipping Act est maintenant très limitée.

Il s'ensuit que Prince Rupert ne reçoit plus du tout de passagers en transit. Voilà donc l'effet que cela peut avoir sur l'économie du Canada.

L'interprétation la plus récente autorise les paquebots internationaux qui se rendent simplement dans des eaux internationales, sans même faire escale dans un autre port à être reconnus comme acceptables en vertu de la U.S. Passenger Shipping Act. À l'heure actuelle, les croisières de fête représentent la part du marché qui se développe le plus. Ces croisières ne vont nulle part, les paquebots reviennent simplement dans les eaux américaines. Contrairement aux lois américaines, les lois canadiennes ne le permettraient pas.

Les Américains sont arrivés à un tel point que la prochaine étape de libéralisation de la U.S. Passenger Shipping Act serait de l'abolir totalement ou d'exempter le cabotage le plus lucratif qui actuellement n'y est pas assujetti. Il est fort improbable que cette loi soit abrogée étant donné qu'elle est trop liée à la loi Jones et qu'elle s'inscrit dans le cadre de la politique maritime des États-Unis. Par contre, en ce qui concerne l'Alaska, certains projets de loi ont été présentés. S'ils avaient été adoptés, les croisières en Alaska auraient été exemptées des dispositions de la U.S. Passenger Shipping Act. Un groupe important de pression s'est créé et prend indubitablement une certaine ampleur il est bien financé et ses membres sont très unis. Ils s'appuient sur un précédent: Puerto Rico a été exempté il y a plusieurs années des dispositions de la U.S. Passenger Shipping Act.

Cela prendra du temps. De trois à cinq ans sans doute, mais l'impulsion est donnée et sera fortement consolidée dans la mesure où le Canada adoptera des restrictions en matière de cabotrage qui inciteront ces paquebots à chercher une autre solution.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Thank you.

Senator van Roggen: So the existing exemptions are Puerto Rico and what are called "no destination" cruises.

Mr. Bland: That is correct.

Senator van Roggen: The Puerto Rico exemption would, of course, include all of those ships leaving Fort Lauderdale and other Florida ports cruising the Caribbean, calling at a number of islands, including Puerto Rico, and returning. As I understand it, apart from the Mediterranean and the Alaskan area, the caribbean is the major cruise destination in the world.

Mr. Bland: Yes. However, it is a different type of cruising from Alaskan cruising. Those types of cruises are what people call "sun and fun" cruises. Alaska is the last frontier and American travel agents sell cruises to Alaska to southern Americans urging them to get out of the heat and go up to Alaska, the last frontier. The clientele for those types of cruises is not the same as the clientele for Caribbean cruises.

Senator van Roggen: I understand it is a luxury type of trade. It is designed for those in the higher income brackets.

Mr. Bland: Many retired school teachers, and others who come into money when they retire, take those Alaskan cruises.

Senator van Roggen: What I want to make very clear is that there are three main areas in the world for cruising, the Mediterranean, where I have cruised, the Caribbean, where I have sailed, and the west coast, including British Columbia and Alaska. Those are the three main cruising areas of the world. The Mediterranean cruises do not apply because American and Canadian law does not apply. Basically what you are telling me is that they have exempted the Caribbean by taking out Puerto Rico.

Mr. Bland: Yes.

Senator van Roggen: So it would not seem to be a big jump to exempt the remaining major area, namely, Alaska.

Mr. Bland: We are being supported by the States of Washington, California and Alaska. The State of California has a heavy political lobby. So we have three states pushing for this type of exemption.

Senator van Roggen: You are not suggesting that had this legislation not been introduced, that lobby would not have commmenced?

Mr. Bland: No. That lobby would be there, in any case. What we want to do is to give it a push.

Senator van Roggen: You want to give them fuel to add to the fire or an extra push through this legislation?

Mr. Bland: Yes.

Senator van Roggen: What is the value of the new cruise ship facility in Vancouver?

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vous remercie.

Le sénateur van Roggen: Les exemptions actuelles visent donc Puerto Rico et ce que l'on appelle les croisières «sans destination».

M. Bland: C'est exact.

Le sénateur van Roggen: L'exemption visant Puerto Rico comprendrait bien entendu tous les paquebots de croisière qui partent de Fort Lauderdale et d'autres ports de Floride à destination des Antilles et qui font escale dans plusieurs îles, dont Puerto Rico, avant de rentrer au port. Si je comprends bien, exception faite de la Méditerranée et de la région de l'Alaska, les Antilles sont la région du monde la plus connue pour ce genre d'activités.

M. Bland: Oui. Les croisières ne ressemblent cependant pas à celles de l'Alaska. Ce sont des croisières où l'on prend le soleil et où l'on s'amuse. L'Alaska par contre est la dernière frontière; les agences de voyage américaines vendent des croisières en Alaska aux Américains du Sud en leur faisant valoir la fraîcheur du climat de l'Alaska et en qualifiant cette région de dernière frontière. La clientèle de ces genres de croisière n'est pas la même que celle des croisières antillaises.

Le sénateur van Roggen: Il s'agit, si je comprends bien, de croisières de luxe destinées aux personnes à revenus élevés.

M. Bland: Beaucoup de professeurs à la retraite ainsi que d'autres personnes qui ont de l'argent au moment de leur retraite partent en croisière en Alaska.

Le sénateur van Roggen: Il ressort donc clairement qu'il existe trois grandes régions de croisière au monde: la Méditerranée où j'ai eu le plaisir de faire une croisière, les Antilles, où j'ai fait de la voile, et la côte ouest comprenant la Colombie-Britannique et l'Alaska. Il s'agit des trois principales régions de croisière du monde. Les croisières en Méditerranée ne nous concernent pas, puisque les lois américaines et canadiennes ne s'y appliquent pas. Vous me dites en fait que les Antilles sont exemptées puisque Puerto Rico n'est pas assujetti aux dispositions de la loi.

M. Bland: Oui.

Le sénateur van Roggen: Je ne vois donc pas pourquoi il serait difficile d'exempter une autre grande région, c'est-à-dire l'Alaska.

M. Bland: Nous sommes appuyés par les États de Washington, de Californie et d'Alaska. Il y a un important groupe de pression politique en Californie. Trois États donc souhaitent obtenir ce genre d'exemption.

Le sénateur van Roggen: Êtes-vous en train de dire que si ce projet de loi n'était pas apparu, le groupe de pression n'aurait pas été créé?

M. Bland: Non. Ce groupe de pression aurait été là, de toute façon. Nous voulons en fait lui donner un coup de pouce.

Le sénateur van Roggen: Vous voulez, avec ce projet de loi, lui donner un coup de pouce?

M. Bland: Oui.

Le sénateur van Roggen: Combien vaut le nouveau port de paquebots de croisière à Vancouver?

[*Text*]

Mr. Stevens: The National Harbours Board and Ports Canada Corporation state that there is a $28 million investment.

Senator van Roggen: And that is federal money?

Mr. Stevens: Yes.

Mr. Bland: Other people have said that the figure is as high as $128 million but it is federal money.

Senator van Roggen: I know that Senator MacDonald is familiar with that facility because of Expo '86. I am talking about the facility located under the Canadian pavilion. It is a magnificent facility. As a Vancouverite, it is a great thrill to see those cruise ships coming in through the narrows daily during the summer months, whether or not I am boarding them.

In your presentation you have asked this committee to take a sober second look at the legislation. That is a common expression. The difficulty in this town is getting the House of Commons to take a sober second look at legislation. The Senate is quite prepared to do that.

Basically you are saying that two amendments would cure this, so far as you are concerned. I have not studied the entire legislation—I do not know what the rest of it is trying to get at—but the two amendments you propose would reduce the 250 berths to 100 berths, which was in the original draft anyway. That would be one major step forward. I say that because you then would not worry about the cabotage, the taxes, and so forth. First, they would apply, and, secondly, this definition of "coastal" should be changed.

You appreciate the fact that it is difficult to find wording; but it was not difficult to find the wording to stretch this legislation beyond all reason to Tokyo, and it should not be any more difficult to find wording that would restrict it.

I want to explore with you the existing wording and the existing definition of "coastal" and why it is not adequate. This wording, it seems to me, has been specifically twisted to encompass cruise ships and passengers flying back from Alaska. To what object, unless they wanted to gather these cruise ships in the net? Of course they did that because they are taken out of the net only because of minister's statements. The original objective was to get them into the net, and they have that definition in the legislation for that purpose.

If the ministers are to be believed—and I certainly believe them—that this is not to apply to this industry after all, then they do not need this strange definition any longer, do they?

Mr. Bland: That is right.

Senator MacDonald (Halifax): I do not understand why the definition creates uncertainty when large ships are specifically exempted.

Mr. Stevens: That is subject to the Governor in Council being able to raise the limit.

[*Traduction*]

M. Stevens: D'après la Société canadienne des ports, il s'agit d'un investissement de 28 millions de dollars.

Le sénateur van Roggen: Par le gouvernement fédéral?

M. Stevens: Oui.

M. Bland: D'autres disent que cet investissement pourrait valoir 128 millions de dollars; quoi qu'il en soit, il s'agit d'un investessement du gouvernement fédéral.

Le sénateur van Roggen: Je sais que le sénateur MacDonald connaît ce port grâce à Expo 86. Je veux parler des installations situées sans le pavillon du Canada. C'est un endroit magnifique. Habitant de Vancouver, je suis toujours émerveillé de voir les paquebots de croisière évoluer tous les jours des mois d'été dans les passes, que je monte à leur bord ou non.

Vous avez dans votre exposé demandé au Comité de procéder à un second examen objectif de ce projet de loi. C'est une expression courante. Le problème qui se pose dans cette ville, c'est qu'il est difficile de demander à la Chambre des communes de faire de même. Le Sénat par contre est tout à fait disposé à le faire.

Vous dites en fait que deux amendements résoudraient le problème, en ce qui vous concerne. Je n'ai pas étudié tout le projet de loi et j'ignore quel est l'objet de ses autres articles, mais les deux amendements que vous proposez réduiraient l'exigence quant au nombre des couchettes de 250 à 100, chiffre qui d'ailleurs figurait dans la première ébauche. Ce serait un grand progrès puisqu'il n'y aurait plus à s'inquiéter du cabotage, des taxes, etc., qui s'appliqueraient; il faudrait ensuite, modifier la définition de «cabotage».

Vous savez fort bien qu'il est difficile de trouver les mots justes; par contre, il n'y a rien eu de plus facile que de libeller cette loi de façon qu'elle s'applique jusqu'à Tokyo. Il ne serait pas plus difficile d'employer des mots qui en limiteraient la portée.

J'aimerais examiner avec vous le libellé actuel ainsi que la définition actuelle de «Cabotage» et voir pourquoi elle ne convient pas. Il me semble que les mots employés ont été choisis à dessein pour englober les paquebots de croisière et les passagers qui reviennent de l'Alaska en avion. Pour quelle autre raison, si ce n'est que l'on voulait prendre ces paquebots de croisière au piège? C'est bien ce qui se passe, puisque c'est seulement grâce aux déclarations du ministre que ces paquebots ont pu sortir du piège qui leur était tendu. On se proposait à l'origine de les prendre au piège et c'est là l'objet du projet de loi si l'on s'en tient à cette déficition.

À en croire les ministres—et je les crois—ces dispositions ne s'appliquent pas en fin de compte à cette industrie; pourquoi alors conserver cette étrange définition?

M. Bland: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je ne comprends pas pourquoi cette définition sème le doute alors que les gros paquebots en sont spécifiquement exemptés.

M. Stevens: Cela dépend du gouverneur en conseil qui seul peut relever la limite.

[*Text*]

Senator van Roggen: The Governor in Council, by the stroke of a pen, can raise that 250 to 500 or 1,000 without Parliament's consent.

Mr. Bland: There are two problems, senator. One is, of course, that cruise ships are included in the definition of coasting trade in the first place. They said they would exempt us from paying duty on the ship. We have that from the government—not in writing, but we have had assurances from the government. However, you cannot take assurances to the bank. This legislation will be in force for a long time; the legislation has not been amended in many years. It is quite likely that this will not be changed in the near future. If it is wrong now, it will remain wrong for many years to come. I believe the proper thing to do is to amend the bill so that we have workable legislation and not this stretched definition that takes in all kinds of vessels that were never intended to be caught.

Senator van Roggen: I suggest that they were intended to be caught. That is clear. It is only because of the hullabaloo that the government backed off on these particular ships, otherwise the legislation could not have been drafted the way it has been.

Senator Turner: Mr. Stevens, everyone seems to be concerned about the passage of Bill C-52. It appears to be harmful legislation.

When Bill C-52 was sent to the House of Commons legislative committee, were you or any member of your organization invited to present your views before the members of that committee?

Mr. Stevens: We were informed of the proceedings of the committee of the House of Commons. I do not think that at that time any of us suspected what was afoot. When one reads the legislation, it appears to be fairly innocuous. I gained the impression, from talking to my contacts in Ottawa, that nothing would be changed and that there was nothing for us to worry about, that it is simply a housekeeping bill. The people I talked to were quite correct in their interpretation that it was not going to have any effect so far as their department was concerned. The concern relates to the ramifications stemming from the passage of the bill.

Senator Turner: It has always been my concern that when legislation is passed the regulations change the principle of the legislation.

Mr. Stevens: It is not easy for us to pop back and forth. We are not from Montreal. It is an expensive journey from Vancouver. One needs to be able to study this bill and sit down and talk to people. We are doing this now.

I was advised by my contacts in Ottawa as to what was going on. They gave me assurances that nothing was going to change. Those assurances were given in good faith. We were told that the activities of the Department of Transport would not be affected.

Senator Turner: Did you contact any Vancouver member of Parliament to express your concerns when the bill was before

[*Traduction*]

Le sénateur van Roggen: Il suffit au gouverneur en conseil de barrer le chiffre 250 et de le remplacer par 500 ou 1 000, sans l'assentiment du Parlement.

M. Bland: Deux problèmes se posent, sénateur. D'abord, les paquebots de croisière sont inclus dans le définition de cabotage. On a dit que les paquebots seraient exemptés de tout droit. C'est ce que le gouvernement nous a laissé entendre, même si rien n'a été consigné par écrit à cet effet; on ne peut pas toutefois procéder de la sorte avec les banques. Ce texte de loi sera en vigueur pendant longtemps; la loi n'a pas été modifié pendant de nombreuses années. Il est fort probable qu'elle ne le sera pas de sitôt. Si elle est insatisfaisante maintenant, elle le restera pendant longtemps. Je pense qu'il faudrait modifier le projet de loi pour que la loi soit applicable et qu'elle ne comporte pas de définition tellement large qu'elle englobe toutes sortes de navires qui, au départ, ne devaient pas être visés.

Le sénateur van Roggen: À mon avis, tous les navires étaient visés. Cela ne fait aucun doute. C'est seulement à cause de tout ce raffut que le gouvernement a reculé à propos de ces paquebots en particulier; le projet de loi n'aurait autrement pas été rédigée de cette façon-là.

Le sénateur Turner: Monsieur Stevens, tout le monde semble s'inquiéter de l'adoption du projet de loi C-52. On dirait bien qu'il est nocif.

Lorsque le projet de loi C-52 a été envoyé au Comité législatif de la Chambre des communes, avez-vous personnellement ou tout autre membre de votre organisme été invité pour donner votre point de vue aux membres de ce Comité?

M. Stevens: Nous avons été informés des délibérations du Comité de la Chambre des communes. Je ne crois pas qu'à ce moment-là quiconque ait pu dire ce qui n'allait pas. À première lecture, il semble que ce projet de loi soit assez inoffensif. J'ai eu l'impression à la suite d'entretiens avec des personnes bien informées que je connais à Ottawa, que rien ne serait changé et qu'il n'y avait pas matière à s'inquiéter puisqu'il s'agisait simplement d'un projet de loi d'ordre administratif. Les personnes à qui j'ai parlé avaient parfaitement raison de dire que ce projet de loi n'allait pas toucher leur ministère. Si nous nous inquiétons, c'est à cause des ramifications de son adoption.

Le sénateur Turner: Je crains toujours que les règlements altèrent le principe du projet de loi une fois qu'il est adopté.

M. Stevens: Nous ne pouvons pas nous permettre d'aller et venir sans cesse. Nous ne sommes en effet pas de Montréal et venir de Vancouver nous coûte cher. Il faudrait pouvoir étudier ce projet de loi et en parler. C'est ce que nous faisons maintenant.

Les personnes que je connais à Ottawa m'ont informé de ce qui se passait. Elles m'ont assuré que rien n'allait changer et l'ont fait en toute bonne foi. On nous a dit que les activités du ministère des Transports ne seraient pas touchées.

Le sénateur Turner: Avez-vous contacté un député de Vancouver pour lui faire part de vos inquiétudes au moment où le

[*Text*]

the House of Commons or before the committee of the House of Commons?

Mr. Stevens: No, sir.

Senator Turner: Even the mayor is concerned. The *Vancouver Sun* has editorials where even the MP's say they are embarrassed. How did this bad piece of legislation get through a House of Commons committee?

Mr. Stevens: I think a number of the members of the House of Commons committee questioned that themselves. We met with two or three of them yesterday, and they were certainly surprised at the revelations. They were under a misapprehension as to the direction of this bill.

Senator Turner: It is the old story we were taught when we were kids: You do not trust anybody, and you have to do your own work before the committee.

Mr. Stevens: Yes.

The Chairman: Any other questions? Thank you very much, gentlemen. The next group is from the International Committee of Passenger Lines; Mr. John Reurs of New York as the chairman of the committee and Peter MacKell and George Pollack, counsel.

Mr. John Reurs, Chairman of the Committee, New York International Committee of Passenger Lines: Mr. Chairman, honourable senators, my name is John Reurs. I am chairman of the North American Committee of the International Committee of Passenger Lines. I would like to thank the committee for this opportunity to testify and address Bill C-52 which is of great concern and interest to the industry I represent. I am accompanied by counsel, Mr. Peter MacKell and George Pollack of the firm of Martineau Walker in Montreal.

The International Committee of Passenger Lines, ICPL for short, is an association of passenger vessel owners operating worldwide some 80 ocean going large passenger cruise vessels, which represents approximately 85 per cent of cruises operated in various parts of the world; and in the North American area, in excess of 90 per cent.

By way of background, I have served in many capacities in this industry—both in the cargo and in the passenger end—for more than three decades. I was involved in both aspects of the business, ultimately as general manager and resident director for the U.S., Canada, Mexico and also South America and also subsequently resident director for the region, operating large passenger ships to various destinations from the U.S. and Canadian ports.

I would like to start by saying why I am here—and I am grateful for this opportunity. I believe that we can be of some help in clarifying the issues which, judging by your questions, have been very clearly addressed by you. Specifically, the concerns of the industry, which I am here to represent, have to do with certain aspects of Bill C-52, notably the definition of who is affected by it, in terms of the coasting trade, and some further specific points which we will address.

I would like to respond to some of the questions that have been posed here and which were discussed this morning by

[*Traduction*]

projet de loi était étudié par la Chambre des communes ou le comité de cette dernière?

M. Stevens: Non, monsieur.

Le sénateur Turner: Même le maire s'inquiète. Dans ses éditoriaux, le *Vancouver Sun* indique que même les députés se déclarent embarrassés. Comment ce projet de loi a-t-il pu être approuvé par un comité de la Chambre des communes?

M. Stevens: Je penses que plusieurs membres du comité de la Chambre des communes se sont posé la même question. Nous en avons rencontré deux ou trois hier qui se sont déclarés surpris par ces révélations. Ils se faisaient une idée fausse de l'orientation de ce projet de loi.

Le sénateur Turner: Cela me rappelle ce que l'on m'a enseigné dans mon enfance: il ne faut faire confiance à personne et par cnséquent faire toute la recherche voulue avant le comité.

M. Stevens: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup, messieurs. Le International Committee of Passenger Lines; est notre prochain groupe; il est representé par M. John Reurs de New York, qui est président du comité, et par Peter MacKell et George Pollack, avocats.

M. John Reurs, président du International Committee of Passenger Lines, de New York: Monsieur le président, honorables sénateurs, mon nom est John Reurs. Je suis président du comité pour l'Amérique du Nord du International Committee of Passenger Lines. Je désire vous remercier de me donner l'occasion de témoigner et de parler du projet de loi C-52 qui est d'un grand intérêt pour l'industrie que je représente. Je suis accompagné de conseillers juridiques, M. Peter MacKell et M. George Pollack du cabinet Martineau Walker de Montréal.

Le International Committee of Passenger Lines, dont l'abréviation est ICPL, est une association de propriétaires de paquebots sillonnant les mers du monde entier, soit quelque 80 paquebots de croisière de haute mer qui effectuent environ 85 p. 100 des croisières organisées dans le monde entier et plus de 90 p. 100 de celles qui sont organisées en Amérique du Nord.

Pour ce qui est de mon expérience, j'ai occupé de nombreux postes dans cette industrie, tant dans le secteur des cargos que dans celui des paquebots, pendant plus de trois décennies. J'ai travaillé dans ces deux secteurs, en fin de compte comme directeur général et directeur résidant pour une compagnie de navigation exerçant des activités aux États-Unis, au Canada, au Mexique et également en Amérique du Sud; j'ai par la suite été directeur résidant pour les routes maritimes de la région de l'Amérique, exploitant des paquebots allant vers diverses destinations à partir des ports des États-Unis et du Canada.

Je voudrais d'abord vous dire que je suis ici parce que je pense que nous pouvons vous aider à mieux cerner certaines questions dont, à en juger par vos interventions, vous avez déjà une très bonne idée. Les préoccupations de l'industrie que je représente ont trait à certains aspects du projet de loi C-52, en particulier la définition du cabotage et ceux qui sont visés par cette définition, et certains autres points précis que nous aborderons.

J'aimerais répondre à certaines questions qui ont été posées ici et dont ont discuté ce matin les sénateurs van Roggen,

[*Text*]

Senator van Roggen, Senator MacDonald and Senator Turner. The questions demonstrate the grasp you have of the issues that are before us as an industry. The British Columbia Chamber of Shipping has clearly stated its case, and we as an industry, support the position it has taken and its warning that this legislation could seriously impact the economies and the other opportunities presented by this trade in the British Columbia area.

I would like to address the question of what the bill does to the cruise trade. We are specifically addressing the cabotage aspect of this legislation, and the net that has been described has been cast to catch the cruise ships in a trade where in our judgment they do not belong. In other words, the type of cruise operations that our members operate, with their large ocean-going ships, are not, by any stretch of the imagination, and cannot be considered cabotage. The ships sail from different ports around the world to international destinations and in many cases they return to the same point; but they are not carrying passengers from A to B as one would expect and as most cabotage definitions would specifically require. The purpose of the carriage is not transportation from A to B, but transportation for leisure activities, because the cruise itself is the destination.

We will address the activities of both coasts, because our members operate ships worldwide, not only from Vancouver, but also from the St. Lawrence River to destinations such as the United States, Bermuda and beyond. So they are truly ocean voyages. When they ships sail from ports, whether in the United States, Canada or elsewhere, they go through the whole process of formal clearance; and when they return, they have to be cleared from Alaska back to the port from where they have come.

Senator van Roggen asked the question as to what might be proposed to handle the definition in a different way. If I could refer you to our supplementary brief, I will take a few moments to read it.

> The ICPL wishes to take the opportunity of this supplemental brief to offer further suggestions as to the manner in which the concerns outlined above may be reconciled by way of changes to the definition of the term "coasting trade". In this regard, the ICPL respectfully submits that the words "or to the same place in Canada", as they appear in the definition of coasting trade found in section 2 of Bill C-52, should be deleted so that the definition would read, in pertinent part, as follows:
>
> "Coasting trade means the carriage . . . of passengers by ship or by ship and another mode of transport from one place in Canada . . . to any other place in Canada . . . "
>
> This definition could then be enlarged upon to include the carriage of passengers by ship from one place in Canada returning to that same place, either directly or by way of a place outside of Canada, where such carriage is carried out within the Great Lakes and other connecting or tributary waters as far east as the St. Lambert locks in the St. Lawrence Seaway System.

[*Traduction*]

MacDonald et Turner. Ces questions montrent que vous êtes très au courant des difficultés qui se posent à l'industrie. La British Columbia Chamber of Shipping a clairement exposé son point de vue et, en tant qu'industrie, nous approuvons la position qu'elle a prise et les mises en garde qu'elle a faites, à savoir que le projet de loi pourrait compromettre sérieusement les retombées économiques et autres que représente ce type d'activité en Colombie-Britannique et dans cette région.

J'aimerais traiter de la question des conséquences de ce projet de loi sur l'activité commerciale que sont les croisières. Nous aborderons plus particulièrement les dispositions relatives au cabotage, qui ont pour effet d'englober les navires de croisière dans une activité qui, à notre avis, ne les concerne en rien. En d'autres mots, les types de croisière que font les navires de haute mer de nos membres ne peuvent nullement être considérés comme du cabotage. Ces navires partent de différents ports du monde entier vers des destinations internationales et, dans de nombreux cas, reviennent au même point; toutefois, ils ne transportent pas des passengers d'un point A à un point B, comme on l'entend la plupart du temps quand on parle de cabotage. Une croisière n'a pas pour objet de transporter des passagers d'un point A à un point B, mais elle est plutôt un voyage d'agrément parce que la destination est la croisière elle-même.

Nous traiterons des activités sur les deux côtes parce que nos membres exploitent des navires dans le monde entier, non pas seulement à partir de Vancouver, mais également à partir du Saint-Laurent à destination des États-Unis, des Bermudes et au-delà, et vice-versa, donc de véritables voyages au long cours. Lorsqu'un navire quitte un port situé au Canada, aux États-Unis ou ailleurs, il doit se soumettre au processus complet d'obtention d'un congé; à son retour, c'est également le cas, de l'Alaska jusqu'au port d'où il a appareillé.

Le sénateur van Roggen a demandé ce qu'il faudrait proposer pour formuler la définition différement. Je prendrai quelque instant pour vous lire celle qui figure dans notre mémoire complémentaire.

> Par son mémoire complémentaire, le ICPL désire vous présenter d'autres propositions sur la manière dont ou pourrait tenir compte de nos préoccupations, soit en modifiant la définition du mot «cabotage». À cette fin, le ICPL propose de supprimer les mots «oui à provenance et à destination d'un tel bien», qui figurent dans la définition de cabotage, à l'article 2 du projet de loi C-52; la définition pourrait se lire comme suit pour ce qui est de la partie en question:
>
> «On entend par cabotage le transport de passagers par navire, ou par navire et par un autre mode de transport, d'un endroit au Canada . . . à tout autre endroit au Canada . . .»
>
> Cette définition pourrait par la suite être élargie de manière à inclure le transport par navire de passgers en provenance et à destination d'un même lieu situé au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada, lorsque le transport en question se fait dans les eaux des Grands lacs et de leurs affluents,

[*Text*]

Alternatively, the definition of coasting trade as it now appears in Bill C-52 could be refined by way of exclusionary language to the effect that the coasting trade does not include the carriage of passengers to and from the same place in Canada if such carriage is performed aboard an ocean going passenger ship with overnight accommodations for 100 passengers or more and which is certified for long international voyages as defined in section 2 of the Life Saving Equipment Regulations, CRC, chap. 1436 made pursuant to the *Canada Shipping Act* RCS 1970, Chap. S-9 so long as such ship does not engage in cruising in the Great Lakes and its connecting and tributary waters west of the St. Lambert locks in the St. Lawrence Seaway except pursuant to a licence granted in virtue of section 4 of Bill C-52.

Senator van Roggen: That takes care of the concern I had about intercoastal waters.

Mr. Reurs: Perhaps I may address briefly Senator MacDonald's question about what stores and bunkers are purchased in Canada. To answer that question—which I believe was quite clearly answered by the British Columbia Chamber—we would refer you to page 4 and 5 of the ICPL brief which is in the original presentation made where we summarize the different categories that you referred to such as bunkers. The total economic benefits to Canada have already been described between $66 million and $85 million in direct economic benefits, not counting the cycling effects that that money has changing hands two or three times in the immediate economy. For bunkers, it is estimated that in 1988 the foreign cruise ships will spend approximately $40 million on bunkers. Ship's stores are between $8 million and $10 million, and so forth. Pilotage is referred to on pages 4 and 5 in considerable detail. It also gives the information covering the use of Canadian air and land carriers, the tours and excursions. General expenditures by passengers ashore are between $8 million and $13 million—accommodations and meals and pre and post tours. That was all taken from the city that was referred to.

Senator van Roggen's question about the taxes that potentially would be imposed has been described by Mr. Bland and also by Mr. Seymour. They are quite considerable. As a cruise association of vessel owners, our comment would be that these taxes are substantial; and it would be an inducement for the ships to avoid the Canadian ports subject to this type of taxation.

Senator MacDonald also addressed the issue of who in Canada, particularly on the west coast, would be hurt by this type of legislation. We would support the statement by the British Columbia Chamber that, so far as we could tell, no one would support the legislation because the infrastructure, the Canadian businesses and enterprises that essentially make this whole operation possible—because they serve the passengers

[*Traduction*]

aussi loin à l'est que les écluses de Saint-Lamber de la voie maritime du Saint-Laurent.

On bien la définition de cabotage qui figure actuellement dans le projet de loi C-52 pourrait être modifiée au moyen de termes limitatifs visant à ne pas inclure dans le cabotage le transport de passagers en provenance et à destination d'un même lieu situé au Canada, s'ils sont transportés à bord d'un paquebot de haute mer offrant un logement pour la nuit à 100 passagers ou plus, et qui détient un certificat pour effectuer de long voyages internationaux, conformément à la définition qui figure à l'article 2 du Règlement sur l'équipement de sauvetage, CRC, chapitre 1436, promulgué sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, SRC 1970, chapitre S-9, lorsque ledit navire ne fait pas de croisière sur les eaux des Grands lacs et de leurs affluents, à l'ouest des écluses de Saint-Lambert de la voie maritime du Saint-Laurent, sous réserve des navires ayant obtenu une licence en vertu de l'article 4 du projet de loi C-52.

Le sénateur van Roggen: Cette définition tient compte de mes préoccupations au sujet des eaux intercôtières.

M. Reurs: Si vous me le permettez, je répondrai brièvement à la questrion du sénateur MacDonald au sujet du ravitaillement des navires et du carburant acheté au Canada.Pour répondre à cette question, à laquelle la British Columbia Chamber of Shipping a, à mon avis, répondu très clairement, je vous renvoie aux pages 4 et 5 du mémoire du ICPL où nous avons établi une ventilation des différentes catégories d'achats, dont le mazont. On y dit que les avantages économiques directs pour variaient entre 66 et 85 millions de dollars, sans parler des autres retombées du fait que cet argent change de main deux ou trois fois. Pour ce qui est du mazont, on évalue les achats des navires de croisière étrangers en 1988 à environ 40 millions de dollars. Le ravitaillement des navires représente des achats de l'ordre de 8 à 10 millions de dollars et plus. Nous parlons en détail du pilotage aux pages 4 et 5. Vous y trouverez également des renseignements concernant l'utilisation des moyens de transport aériens et routiers canadiens, les visites organisées et les excursions. Les dépenses générales que font les passagers qui descendent à terre se chiffrent entre 8 et 13 millions de dollars, qu'il à agisse du logement ou des repas avant et après les excursions. Tous ces chiffres ont été fournis par la ville qui y est citée.

La question du sénateur van Roggen au sujet des taxes qui pourraient être perçues a été abordée par M. Bland et également par M. Seymour. Ces taxes sont considérables. En tant qu'association de propriétaires de navire, elles nous semblent considérables et elles n'inciteraient certainement pas les navires à mouiller dans les ports canadiens qui y seraient asseyettis.

Le sénateur MacDonald a également demandé à qui, au Canada, en particulier sur la côte ouest, cette mesure législative porterait préjudice. Nous sommes d'accord avec la British Columbia Chamber of Shipping qui a déclaré que personne n'appuierait cette mesure législative parce qu'elle serait préjudiciable à toute l'infrastructure, c'est-à-dire les commerces et les entreprises canadiennes qui ont pour client les passagers et

[*Text*]

and the cruise ships coming and going and the people travelling throughout the province—would be the ones who would be hurt. We have not been able to identify any direct competition that would be hurt by this operation by these foreign cruise lines. Certainly Canadian enterprises would be free to compete in the international cruise trade, and they did until not too long ago. Canadian cruise lines have operated in different parts of the world. One of the cruise lines which went out of the passenger business some years ago was Canadian Pacific, which happened to be a founding member of the International Committee of Passenger Lines.

The chances of a ship being built in Canada was also addressed. It is a very complex process, but no one is to say that it would be impossible. At the end of the season, there are Canadian shipyards that service the cruise ships. That also is of benefit to the local economy. As far as we know, the expertise at the moment does reside in some overseas yards, noably the ones that were mentioned in France and Finland. The Far East has not yet entered the industry, but one would assume that it will have an interest, because a lot of money is involved.

Investment in these ships are between $150 and $250 million per ship which has to be amortized over a long period of time. The uncertainty created by this legislation, in terms of whether or not ships would be able to operate in this market or whether they suddenly would be excluded by Order in Council because they increased the capacity limit or by taxation or otherwise translate into real threats when it comes to vessel owners and potential vessel owners when they are thinking of investing these large amounts of money. They have to think very far ahead.

When an entrepreneur is in the business and wants to expand, or a new entrepreneur decides that he wants to come into the cruise industry, you are thinking about a very long-term commitment. They have to try to establish as much certainty as possible with respect to the operational areas. So whether the ship is used in the Caribbean trade in a certain part of the year, when the climate makes it attractive to the North American travellers, versus their moving around seasonally—the Alaska trade is a very good example of that, because many years ago other local types of transportation would get us from one place to the other—the whole idea of cruising from Alaska came to pass in the early 1960's when one or two lines thought it might be an interesting destination. Others in the industry, of which I was then a part, pooh-poohed the idea and said "who would want to go to such a huge distance and to such great expense to see things that may or not be interesting to some people"? It is certainly not a destination like the Caribbean or the Mediterranean. These people were visionary. They took a chance. They marketed, they prepared themselves, they sold the trips, and it expanded.

Originally, the local economy and the infrastructure, both in the Vancouver area and in Alaska, were unable to sustain more than those very primitive and tentative beginnings. Then gradually, as in everything else in life, the industry was able to expand. The facilities were expanded, the market in general was broadened, and the destination became one of great

[*Traduction*]

les navires de croisière, ainsi que les gens qui voyant dans toute la province. Nous n'avons pu trouver aucun concurrent direct auquel les activités des navires de croisière étrangers portent préjudice. Les entreprises canadiennes pourraient certainement essayer d'entrer en concurrence dans ce secteur du commerce international, et elles le faisaient il n'y a pas si longtemps. Les compagnies de croisière canadiennes ont déjà œuvré dans différentes parties du monde. L'une de celles qui a cessi toute activité dans ce domaine il y a quelques années est le Canadien pacifique, qui a été l'un des membres fondateurs du International Committee of Passenger Lines.

On a également traité de la possibilité de construire un navire au Canada. C'est un processus très complexe, mais rien ne dit que c'est impossible. A la fin de la saison, il y a des navires de croisière qui sont radoubés dans les chantiers maritimes canadiens, ce qui profite également à l'économie locale. Autant que nous sachions, ce sont actuellement les chantiers maritimes d'outre-mer qui possédent l'expertise nécessaire, en particulier ceux de France et de Finlande. L'Extrême-Orient ne s'y est pas encore engagé, mais on suppose que les intéressés doivent y songer car c'est un domaine très lueratif.

Ces navires exigent des investissements variant entre 150 et 250 millions de dollars par navire, et leur amortissement s'échelonne sur une très longue période. Les propriétaires de navires ou les propriétaires possibles, qui doivent investir d'énormes sommes d'argent, se sentent réellement menacés par cette mesure législative parce qu'ils nagent dans l'incertitude; ils ne savent pas si leurs navires pourront avoir accès à ce marché, s'ils en seront exclus par décret du jour au rendemain, soit par une hausse de la capacité maximale, soit en raison des taxes ou d'autres mesures qui pourraient leur être imposées. Ils doivent prévoir très longtemps d'avance.

Ceux qui œuvrent déjà dans ce secteur et qui projettent d'étendre leurs opérations, ou encore ceux qui envisagent de se lancer dans cette industrie, doivent prendre des engagements à très long terme. Ils doivent essayer de déterminer avec autant de certitude que possible leurs secteurs d'activité, que ce soit dans les Antilles pendant une certaine partie de l'année où le climat attire les voyageurs nord-américains, ou se déplacer selon les saisons; les croisières en Alaska constituent un bon exemple parce que, il y a de nombreuses années, d'autres moyens de transport locaux nous amenaient d'un endroit à l'autre. C'est au début des années 60 qu'une ou deux compagnies de navigation ont eu l'idée d'organiser des croisières en Alaska. À ce moment-là, d'autres, dont j'étais, ont rejeté cette idée parce que nous ne pensions pas que des gens seraient prêts à parcourir une si grande distance et à payer aussi cher pour voir des choses qui peut-être ne les intéresseraient même pas. Ce n'est certes pas une destination comme les Antilles ou la Méditerranée. Ceux qui ont ouvert ce marché étaient des visionnaires. Ils ont pris un risque, se sont préparés, on vendu des voyages et ce marché a pris de l'essor.

Au départ, l'économie locale et l'infrastructure, tant dans la région de Vancouver qu'en Alaska, n'auraient pu supporter plus que ces débuts très modestes. Graduellement, comme c'est toujours le cas, l'industrie a pu prendre de l'essor. Les installations ont été agrandies, le marché s'est élargi et cette destination a suscité beaucoup d'intérêt. Il y a maintenant une ving-

[*Text*]

appeal, because there were now approximately 20 vessels operating there, and others on drawing boards and under construction.

To give you some idea of the scope, the Princess Cruises, which is related to PNO which is one of the initiators of this traffic many years ago, operating out of Vancouver, now operate four ships with some regularity. The Sitmar Cruises operate several cruises and is now in the process of a major building program. Certainly one or more will ultimately end up in that trade. The America Line has three ships at the moment, and recently it has acquired a fourth large ship. It is in the process of contemplating extra construction. Therefore it was safe to say that this industry has been able to develop and expand its traffic in the trade from Vancouver to Alaska. If left alone to develop the way it has over the last 20 years, it will certainly continue to expand to the benefit of all concerned.

If I could revert back to our presentation, in addition to what we have submitted in writing I would be perfectly happy to read the briefs, if that is of any help to you.

The Chairman: I do not think it is necessary.

Senator van Roggen: I don't think so, Mr. Chairman.

The Chairman: It is now part of the record.

Mr. Reurs: In the interests of saving time, I appreciate that.

I have given you a brief sketch of the growth of the cruise trade and a short history of how the west coast trade came into being. The company I was with originally was heavily involved in the cruise trade and point-to-point transportation because we served the North Atlantic ports on the U.S. coast, and we served Halifax, Quebec and Montreal seasonally to Europe and back. Then, in the winter months, the ships that had been designed for a dual purpose were able to cruise in the sunnier climes which was of great interest to North Americans. There were many Canadians who travelled on those ships from New York and many U.S. citizens who were the mainstay of that trade.

As more and more ships were withdrawn from the transatlantic and Pacific routes, they had to find employment. It was a critical period, and I was privileged to be there at that time, because there was a lot of creative thinking going on to make the transition and not to fold up the tent and discontinue the operation of passenger ships, which many people prophesied at that time. The initial thinking of the industry was to form a very logical alliance once the jet planes came into service in the late 1950's and early 1960's. The trick was to get people to an attractive destination fast and at minimal cost by plane where they would begin their cruise. You suggested trips in the Mediterranean. That is a perfect example. Initially that was beyond the reach of the average citizen, because it took too long to get there; yet it is a delightful destination. This would be true of

[*Traduction*]

taine de navires qui saillonnent ces eaux et on prévoit en construire d'autres.

Pour vous donner une idée de cette expansion, les croisières Princess qui sont liés à PNO, l'un des instigateurs de ce marché il y a de nombreuses années, exploitent maintenant quatre navires à partir du port de Vancouver et offrent des départs assez régulièrement. Les Sitmar Cruises exploitent plusieurs navires et ont un programme important de construction. Il y en a certainement d'autres qui s'attaqueront à ce marché. American Line a actuellement trois navires et vient tout juste d'en acquérir un quatrième très gros. Cette compagnie envisage même d'en construire d'autres. Par conséquent, on peut dire que cette industrie s'est développée et a étendu ces activités de Vancouver à l'Alaska. Si on la laisse se développer comme elle l'a fait au cours des 20 dernières années, elle continuera certainement de prendre de l'expansion, ce qui profitera à tous les intéressés.

Je suis disposé à lire les mémoires que nous vous avons présentés si cela peut vous être de quelque utilité, ou les acceptez-vous comme tels?

Le président: Je ne pense pas que ce soit nécessaire.

Le sénateur van Roggen: Je ne le pense pas non plus, monsieur le président.

Le président: Ces mémoires sont maintenant consignés au dossier.

M. Reurs: C'est mieux ainsi parce que nous pourrons sauver du temps.

Je vous ai présenté un très bref exposé sur l'essor des croisières et un bref historique de ce commerce sur la côte ouest. La société pour laquelle je travaillais auparavant possédait de vastes intérêts dans ce secteur commercial et dans le transport d'un point à un autre parce qu'elle desservait à la fois les ports de l'Atlantique nord et la côte des États-Unis; nous faisions, en saison, un aller-retour entre l'Europe et les villes de Halifax, Québec et Montréal. Pendant les mois d'hiver, ses navires, conçus dans un double but, pouvaient faire des croisières sous des cieux plus éléments, et attiraient beaucoup les Nord-Américains. Il y avait beaucoup de Canadiens qui montaient à bord de ces navires à New York, quoique le plus gros de la clientèle était constituée de citoyens des États-Unis.

Les navires étant de plus en plus retirés des routes transatlantiques et du Pacifique, il fallait trouver d'autres destinations. C'était une période critique et ce fut pour moi une chance de travailler dans ce secteur à ce moment-là parce qu'il a fallu faire preuve de beaucoup de créativité pour effectuer la transition et ne pas tout simplement plier bagage et cesser totalement d'exploiter des navires pour le transport de passagers, situation que de nombreuses personnes prophétisaient à ce moment-là. À la fin des années 50 et au début des années 60, avec l'arrivée des avions à réaction, l'industrie a pensé d'établir un lien logique avec ce moyen de transport. L'idée consistait à amener rapidement les clients par avion, à un coût minimum, vers une destination attirante d'où ils pourraient commencer leur croisière. Vous avez parlé des voyages en Méditerranée. C'est le meilleur exemple. Autrefois, les croisiè-

[*Text*]

the northwest coast, where you had a long trip before you got to your destination. It was not feasible to do it by ship.

Therefore, as the industry made its transition from crossing to cruising—there is a very interesting book that was written about that which is worth reading—the industry was able to turn itself to actually planning, designing and building ships specifically for cruising. They were no longer ships that were originally intended for transportation. This involved very heavy capital investment, in terms of billions of dollars, because ships gradually increased in size. Many now carry from 1,000 to 1,500 passengers, and you are talking about investments of $150 million to $200 million or more. Recently, one of the members of our group, Royal Caribbean Cruise Lines, built a ship equipped to carry 2,500 cruise passengers, and the cost was comparable.

As this trade expanded and competition increased, the industry had to find new destinations, and this is wheresome very imaginative steps were taken to see that these ships, which could not operate as profitably or as interestingly in the Caribbean in the summer—although the climate is very nice in both the summer and winter, as you well know—turned their sites to the northwest coast of the United States and Canada and then devised this trade up into Alaska. It took a long time—it did not happen overnight—and gradually it was successful. The expansion has been considerable from year to year, and it is estimated—which is indicated in the other brief submitted by the British Columbia Chamber—to be in the order of 6 per cent or 7 per cent or more per year, which is tantamount to one extra ship being placed in service each year.

If you have any questions about this aspect, I would be glad to address them. I believe this summary for the moment, may be sufficient. An additional point is that the lead time is of crucial importance. From design to placing a ship in service is a matter of five years or more in terms of conceptualizing it, designing it building it, and so on. In the meantime, the marketing aspect has to be addressed, and that is a matter of two to three years lead time. The cruises have to be sold well in advance. There are commitments made by these lines to groups which have to be planned carefully, one or two years in advance. Some cruise lines are now thinking of marketing in 1990. It is a very competitive business, and requires extremely creative and aggressive salesmanship to make sure that these ships sail with an adequate capacity to make them economically viable.

A question we have asked ourselves is why the proposed legislation challenges this trade. The basic definition includes the cruising trade, as you have outlined during your earlier questions. We are included in the legislation, so the cruise trade is now in the definition of sailing from a Canadian port and returning.

By way of exception, the industry is told that a ship of more than 250 passengers would be exempted from this trade. It leaves considerable doubt in people's minds as to what the intention is in the long term, because the capacity was origi-

[*Traduction*]

res en Méditerranée n'étaient pas à la portée du citoyen moyen parce que le voyage pour s'y rendre prenait trop de temps, pourtant il s'agissait d'une destination merveilleuse. C'est également le cas de la côte nord-ouest; il faut faire un long voyage pour s'y rendre. Ce n'était pas possible de le faire en bateau.

Donc, en effectuant cette transition des traversées aux croisières—un livre très intéressant a été écrit à ce sujet—l'industrie a pu se tourner vers la planification, la conception et la construction de navires de croisière. Il ne s'agissait plus de navires destinés au transport. Leur construction a nécessité des capitaux énormes, de l'ordre de milliards de dollars, parce que le tonnage des navires a augmenté graduellement. Un grand nombre transportent actuellement de 1 000 à 1 500 passagers et plus, et on parle d'investissements de l'ordre de 150 à 200 millions de dollars ou plus. Récemment, un des membres de notre groupe, Royal Carribean Cruisse Lines, a construit un navire de croisière pouvant transporter 2 500 passagers, à un coût qui est à la même échelle.

Étant donné l'expansion de ce commerce et la concurrence accrue, l'industrie a dû trouver de nouvelles destinations; c'est à ce moment qu'on a fait preuve d'imagination et qu'on s'est tourné vers la côte nord-ouest des États-Unis et du Canada et, par la suite, jusqu'à l'Alaska, car durant l'été l'exploitation de ces navires dans les Antilles n'était pas aussi profitable, bien que le climat soit aussi plaisant l'été que l'hiver. Cette transition a été longue. Elle ne s'est pas faite du jour au lendemain, mais elle a graduellement remporté du succès. L'expansion a été considérable d'une année à l'autre, et la British Columbia Chamber of Shipping a estimé qu'elle avait été de 6 à 7 p. 100 ou plus par année, ce qui équivaut à la mise en service d'un navire additionel par année.

Si vous avez des questions à ce sujet, je me ferai un plaisir d'y répondre. Pour le moment, je pense que ce résumé sera suffisant. Un autre point extrêmement important est le délai de démarrage. Il faut compter cinq ans ou plus entre la conception d'un navire et sa mise en service. Pendant ce temps, il faut s'occuper de sa mise en marché qui prend de deux à trois ans. Il faut vendre les croisières longtemps à l'avance. Les compagnies de navigation concluent avec des groupes des arrangements qui sont planifiés avec soin, une ou deux années à l'avance. Certaines compagnies songent déjà à vendre des croisières pour les années 90. C'est un secteur extrêmement concurrentiel où la promotion des ventes doit être extrêmement créatrice et agressive si l'on veut s'assurer d'un nombre suffisant de passagers pour rendre l'exposition de ces navires économiquement viable.

Nous nous sommes demandés pourquoi le projet de loi proposé s'attaquait à ce secteur d'activités. Comme vous l'avez souligné précédemment par vos questions, la définition de base vise les navires de croisière parce qu'un navire de croisière transporte des passagers en provenance et à destination d'un lieu situé au Canada.

On a prévu une exception pour les navires transportant plus de 250 passagers. On laisse ainsi les gens dans le doute quant aux intentions à long terme des législateurs, étant donné qu'on avait prévu au départ de fixer la capacité des navires de croi-

[*Text*]

nally 100 berths and now it is 250, and that can be changed, as you suggested and as the legislation provides, by Order in Council at any time. Assurances that this will not be done is, as Mr. Bland suggested, difficult to accept because shipowners are faced with bills to pay and commitments that have to be made well in advance. If there are doubts in their minds, they logically will look for other places. There will be great reluctance to do this, though, because during the short season that the cruises operate on the northwest coast, they are extremely attractive and in demand. It would be a terrible shame if that were to be affected, considering the hundreds of thousands of people who thereby get to see not only your province and your part of the world in the overland trips that they take, but also the Alaska area.

There would be a way around this because ships, depending on how they operate, do not have to operate from Vancouver. They can do it in other ways. They might have to change their programs slightly, but there are ways to circumvent this, although it would not be a voluntary act. No one would like to change that operating pattern. It has been very successful.

The cruise trade, as an industry, does not, in our judgment, really belong. It is not in any way traffic that falls within the classic definition of cabotage trade—which is transportation from one port in a country to another port with the idea of embarking and disembarking—because, in the cruise trade, irrespective of whether ships sail from a port and return or possibly go to another destination, the real purpose of the voyage is to carry people for pleasure. The places you go to, and where you get on and get off, is a technicality. It is important to be where you can get to a good airport, where you have good connections and where you have interesting overland trips that people will enjoy.

In our judgment, the simplest way to correct the problem would be to exclude the cruise trade entirely from the definition of cabotage, the British Columbia Chamber has suggested, and possibly to include some qualifications.

I think the committee's suggestion was an excellent one, namely, to make a division between what are truly inland cruises and those which can only be operated by ships that are built, operated, and are internationally certified to be able to be ocean-going, and then provide that those ships cannot operate in restricted inland waters except with the government's permission.

The committee is faced with the very difficult problem of trying to provide legislation which protects those who are engaged in the domestic Canadian trade, and no one in the international industry has any quarrel with that. That is a good thing to do, because it is a totally different type of market, and it seems to us that the two are not in any way in conflict with each other.

To summarize, we are proposing that the committee try to make the distinction in your definition. I would agree with committee's comment that this legislation has been designed—perhaps the word "tortuous" comes to mind—to include the

[*Traduction*]

sière à 100 lits et qu'elle est maintenant de 250 lits; comme vous l'avez laissé entendre, cette disposition pourrait être modifiée à n'importe quel moment par décret. M. Bland a expliqué que les propriétaires de navires peuvent difficilement se contenter de promesses disant qu'on ne modifiera pas ces dispositions parce qu'ils savent qu'ils doivent payer certaines factures et respecter des engagements qui sont pris longtemps d'avance. S'ils ont des doutes, naturellement, ils regarderont ailleurs. Ils répugneront certainement à le faire parce que ces croisières sont très populaires, même si la saison est très courte. Il serait extrêmement regrettable que cela se produise parce que ces croisières permettent à des centaines de milliers de personnes non seulement de visiter votre province et votre coin du monde pendant les excursions qu'ils font à terre, mais également la région de l'Alaska.

Il y aurait certainement moyen de contourner la difficulté car les navires n'ont pas à partir de Vancouver. On pourrait modifier légèrement leur itinéraire, mais on ne le fera pas si on n'y est pas forcé parce que cet itinéraire, jusqu'à maintenant, est très populaire.

À notre avis, le projet de loi ne devrait pas viser les navires de croisière. Il ne s'agit pas d'un trafic qui relève de la définition traditionnelle du cabotage, laquelle sous-entend le transport d'un port à un autre port dans un même pays et l'idée d'embarquement et de débarquement. Qu'un bateau de croisière quitte un port pour y revenir ou qu'il se dirige vers un autre port, le voyage est toujours foncièrement un voyage d'agrément. Les destinations, les ports d'embarquement ou de débarquement, sont accessoires. Il importe avant tout que ces endroits soient desservis par un aéroport offrant de bonnes correspondances et d'où il est possible de faire des excursions intéressantes à terre.

À notre avis, le moyen le plus simple d'éviter les difficultés consisterait à exclure complètement les croisières de la définition du cabotage, comme l'a proposé la British Columbia Chamber of Shipping, et peut-être de l'assortir de certaines conditions.

Je pense également que le Comité a eu une excellente idée en proposant d'établir une distinction entre les croisières qui s'effectuent dans les eaux intérieures et celles qui sont faites par des navires de haute mer, qui sont exploités dans les eaux internationales et qui détiennent un certificat à cette fin; on pourrait ainsi ajouter une disposition empêchant d'exploiter ces navires dans les eaux intérieures, sous réserve d'une autorisation du gouvernement.

Le Comité doit s'attaquer au problème difficile consistant à rédiger une mesure législative qui protège ceux qui font du cabotage dans les eaux canadiennes; ceux qui œuvrent dans l'industrie internationale n'ont rien à redire à cela. C'est même certainement une très bonne chose parce qu'il s'agit d'un type de marché complètement différent, et il ne nous semble pas que ces deux aspects s'opposent d'aucune manière.

Pour résumer, nous proposons que le Comité tente d'établir cette distinction dans la définition. Je dirais également, comme l'a fait remarquer le Comité, que cette mesure législative a été formulée d'une manière, comment dire, tortueuse, afin

[*Text*]

cruise trade, which, in our judgment, is not in any way cabotage. I can only speculate as to the reasons for that, but I would like to add that Peter MacKell and I have been involved in addressing this issue, which was under consideration some 12 years ago with the change in the Maritime code, when Parliament was addressing the whole issue of cabotage. At that time we made various submissions. We were privileged to be in contact with officials who were involved in this aspect, and we were pleased to read the white paper that was published in 1982 where it was clearly stated that the policy was not to affect this cruising trade which has been very successful and beneficial to Canadian interests. As cited earlier, it was not the intention to subject them to different types of taxation, et cetera. We have been following this with a great deal of interest because there are important concerns at stake.

With respect, we would indicate that the exemption approach is a dangerous one because it undermines the certainty that is required in the industry that if plans are carefully drawn up and huge investments made, they will not, on very short notice, suddenly find that the regulations, or the operating rights, will be rescinded—which would throw the whole system into chaos.

Any sensible vessel owner would try to anticipate that and may seek advice of counsel in Canada and say "How do you look upon this, although the legislation seems at the moment to exclude us? How would you look upon this in terms of five or six years looking down the road?" I am not sure what such counsel would answer, but I am sure that he would give a very cautious reply so that the client would not come to him and later say, "You told us that this was not going to affect us, but, after five or six years, we are now being subjected to restrictions and very serious types of taxation."

It is safe to say that for the trade to flourish, as it has done in these past 20 years or more, there is tremendous need for certainty and predictability. In the meantime, I do not want to leave any doubt in your mind that we understand the need to protect the Canadian domestic trade, and I think we have already pointed to possible ways of ensuring that that will continue.

One reason why we are in favour of dividing the cruise operations from Canadian ports into those that are basically deep-sea foreign operations and those that are inland is that in the various chapters of the Safety of Life at Sea there is in the definition a reference to the Great Lakes, that we use as being, if suigeneris, at least one that is so closely linked and intertwined with Canadian and U.S. interests that we believe that whatever happens there should be left to those two countries.

I have already referred you to our specific proposals on suggested ways and means of protecting domestic operations while permitting continued growth. We hope that that will be of help to the committee in considering this very knotty problem.

That completes our presentation. I will be pleased to answer any questions, or, if you would like me to submit anything further in writing, that can be arranged. Above all, I sincerely appreciate the opportunity to appear here before the commit-

[*Traduction*]

d'inclure les croisières qui, à notre avis, ne sont nullement du cabotage. Je ne peux que faire des hypothèses sur les raisons qui sont à l'origine de cette situation; j'aimerais toutefois ajouter que M. Peter MacKell et moi-même avons déjà abordé cette question, qui a été étudiée il y a environ 12 ans lorsque des changements ont été apportés au Code maritime. Le Parlement avait alors étudié toute la question du cabotage, et nous avions présenté diverses propositions. Nous avions à ce moment-là eu le privilège de communiquer avec des fonctionnaires chargés de cette question, et nous avions lu avec plaisir, dans le Livre blanc publié en 1982, que la politique proposée ne visait pas l'industrie des croisières qui était très prospère et très avantageuse pour le Canada. Comme nous l'avons dit plus tôt, il n'était pas question de la soumettre à divers régimes d'imposition, etc. Nous suivons la situation de très près en raison des inquiétudes importantes qu'elle soulève.

Nous nous permettons d'avancer que l'exemption constitue une approche dangereuse parce qu'elle crée de l'incertitude dans le secteur. Si les propriétaires élaborent soigneusement des plans et investissent des sommes considérables, tout risque d'être chambardé si les règlements ou les droits d'exploitation sont annulés du jour au lendemain.

Tout exploitant responsable essaiera de prévoir ce genre de choses et de chercher conseil auprès d'un avocat au Canada en lui disant: «À quoi peut-on s'attendre même si la Loi nous exclut actuellement de son application? Que pensez-vous qu'il arrivera dans cinq ou six ans?» Je ne sais pas ce que l'avocat leur dirait, mais je suis certain qu'il répondrait avec beaucoup de prudence pour éviter que ses clients ne reviennent le voir plus tard et lui disent: «Vous nous avez dit que cette mesure ne nous touchera pas mais voilà que, cinq ou six ans plus tard, nous sommes assujettis à des restrictions et à des taux d'imposition très lourds.»

Si l'on veut que le secteur prenne de l'expansion, comme cela a été le cas au cours des vingt dernières années ou plus, il faut absolument qu'il puisse évoluer dans un climat libre de toute incertitude. Je tiens toutefois à vous assurer que nous sommes conscients de la nécessité de protéger le commerce national. Je crois que nous vous avons déjà proposé des façons de le faire.

Une des raisons pour laquelle nous avons proposé d'établir une distinction entre les croisières en haute mer effectuées par les navires étrangers et les croisières en eaux intérieures, c'est que, même dans divers chapitres de la convention pour la sécurité de la vie humaine en mer, les Grands Lacs sont définis comme étant, si ce n'est uniques, du moins si étroitement liés aux intérêts canadiens et américains qu'il revient aux deux pays de décider des règles à appliquer.

Je vous ai déjà proposé des moyens de protéger les entreprises nationales, tout en nous permettant de prendre de l'expansion. Nous espérons que les membres du Comité en tiendront compte lorsqu'ils examineront ce problème épineux.

Voilà qui termine notre exposé. Je suis disposé à répondre à vos questions ou à vous soumettre d'autres renseignements par écrit, si vous le souhaitez. Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de comparaître devant le Comité et je suis disposé à vous four-

[*Text*]

tee, and to the extent that I can be of any further help, I am available. Thank you very much.

Senator van Roggen: Mr. Reurs, I would like to confine my questioning to that of certainty from a businessman's point of view. I often think that many of us think of Ottawa as not being part of the real world, and I am sure that the two ministers cncerned, with the best of intentions, have seen that there is a problem and an outcry and came up with an exemption for these taxes for 1988. When that was not sufficient, a few weeks or days later a statement came from a still more senior minister of the Treasury Board that these taxes would not be imposed in 1988. I do not have the exact statement with me, but was it any time in the future?

Senator MacDonald (Halifax): On a long-term basis.

Senator van Roggen: A long-term basis—four years. It is on the record that these ships are worth a couple of hundred million dollars. It makes sense to me, as a layman, that you would not know where that ship would be several years into the future; in other words, that you could not make up your mind in November that a ship would be sent to a particular port in January. You have said that the arrangements for ticket sales, for airlines to arrange for the movement of passeners, for package deals and tourist industry deals have to be made a couple of years in advance. They have a situation where they do not know whether this legislation by Order in Council could be reimposed on them. They have to make arrangements far in advance, involving an investment of $200 million. It is a risk that Canada is foolhardy in taking, in that cruise lines are simply going to do that without concern.

I would like you to develop that part of it, coupled with the evidence we had about Seattle. I had asked you a direct question as to whether or not your organization has been involved until now with the lobby that has been put together between the state of Alaska and the Port of Seattle to get an exemption in the Passenger Liners Act, similar to the exemption for Puerto Rico, so that these ships could leave Seattle rather than Vancouver to service this particular clientele. Has your organization been involved up until now in that lobby?

Mr. Reurs: No. Those representations were initiated in the Seattle area. They have organized an association which intends to pursue that. It is in the very early stages, as was suggested by Mr. Seymour. However, there is a precedent for it, because, as you mentioned, the Puerto Rico exemption actually allows foreign flag passenger ships under the Passenger Shipping Act to operate between Puerto Rico and other U.S. ports. That is by way of an exemption from the coast-wise restriction whereby unless the secretary of transportation indicates that there are U.S. flag ships available, those foreign flag ships can operate one way between the two ports or series of ports. There is no restriction on cruises in U.S. ports between Fort Lauderdale and Miami going to a series of islands including Puerto Rico and the Virgin Islands and then returning to the United States. It is the one-way part that is unique in that Puerto Rico legislation. There was a lot of opposition to it and also a lot of support. The interesting thing was that the Treasury Depart-

[*Traduction*]

nir tous les renseignements supplémentaires dont vous avez besoin. Merci.

Le sénateur van Roggen: Monsieur Reurs, je voudrais limiter mes questions au climat d'incertitude dans lequel sont plongés les hommes d'affaires. J'ai souvent l'impression qu'on est loin de la réalité à Ottawa. Les deux ministres concernés se sont assurément rendus compte, avec les meilleures intentions du monde, qu'il y avait un problème et ont proposé qu'on leur accorde une exemption pour l'année 1988. Lorsque cette mesure a été jugée insuffisante, le ministre du Conseil du Trésor a annoncé, quelques semaines ou jours plus tard, que ces taxes ne seront pas imposées en 1988. Je n'ai pas la déclaration exacte avec moi, mais était-ce pour une période à court ou à long terme?

Le sénateur MacDonald (Halifax): À long terme.

Le sénateur van Roggen: À long terme. Quatre ans. On sait que ces navires valent plusieurs centaines de millions de dollars. Je trouve normal, en tant que profane, qu'on ne puisse dire d'avance où se trouvera ce navire dans les années à venir. Autrement dit, que vous ne puissiez décider, en novembre, que vous l'enverrez dans un port en janvier. La vente des billets, les réservations auprès des compagnies aériennes, les voyages organisés, les offres de l'industrie du tourisme, vous avez dit que toutes ces choses doivent être organiser plusieurs années à l'avance. Ils ne savent pas si ce projet de loi pourrait leur être imposé à nouveau, par décret. Ils doivent faire des arrangements longtemps à l'avance avec des investissements de 200 millions de dollars. Le Canada a tort de croire que les compagnies de croisière pourront le faire sans problème.

J'aimerais connaître vos vues là-dessus et sur Seattle. Je vous avais demandé si votre organisation s'était jointe au groupe de pression mis sur pied par l'État de l'Alaska et le port de Seattle en vue d'obtenir une exemption de la Passenger Liners Act identique à celle qui s'applique à Porto Rico, de sorte que ces navires pourraient utiliser le port de Seattle plutôt que celui de Vancouver pour desservir leur clientèle. Avez-vous jusqu'à maintenant participé aux activités du groupe?

M. Reurs: Non. Cette initiative a pris naissance dans la région de Seattle. Ils ont mis sur pied une association qui a l'intention de faire du lobbying. Les choses en sont encore à l'état embryonnaire, comme l'a laissé entendre M. Seymour. Toutefois, il existe un précédent car, comme vous l'avez mentionné, l'exemption qui s'applique à Porto Rico permet en fait à des navires étrangers, en vertu de la Passenger Shipping Act, de voyager entre Porto Rico et les ports américains. Ces navires sont exemptés des restrictions qui s'appliquent à la zone cotière car, à moins que le Secrétaire aux transports indique qu'il y a des navires américains qui sont disponibles, ils peuvent faire un aller simple entre deux ports ou divers ports. Aucune restriction n'est imposée aux navires de croisière qui transitent entre Fort Lauderdale et Miami et qui se dirigent vers diverses îles, dont Porto Rico et les Îles vierges, avant de revenir aux États-Unis. C'est cette disposition sur l'aller simple qui fait que l'exemption visant Porto Rico est unique. Beaucoup s'y sont opposés, tandis que d'autres l'ont appuyée. Chose

[*Text*]

ment in the U.S. and the Customs Department actually administered the coast-wise law.

The Treasury Department was in favour of that particular exemption, because it saw it as a way of retaining that traffic coming and going at U.S. ports rather than circumventing them for various legislated reasons. The same thing happened when the U.S. Customs Service looked at their 24-hour law which, by regulation, limited the period of time that a foreign flag ship, embarking passengers at a U.S. port and calling at other U.S. ports en route to foreign ports, could stay in American ports. It ultimately came to the conclusion that it was negative from the American point of view because they should be encouraged to stay—

Senator van Roggen: Stay as long as possible.

Mr. Reurs: —in ports because they were spending all this money. Therefore the parallel to that in the Seattle situation is that in Seattle, as well as other ports—San Diego is another example—they realize that this cruise traffic means "big bucks", to the local area and the area adjacent to it in terms of economics and business.

Therefore, Seattle, which has been eyeing this traffic from U.S. ports to Alaska, hit upon the idea: "Why don't we try to get the same type of exemption, providing that there is no U.S. flag ships available that would then enable us to capture a good portion of that traffic so that we could go from Seattle to Alaska and back?" This is already permitted provided the ship goes through at least one other foreign port. But you cannot do it one way; you cannot go to Seattle via a Canadian port and land the passengers permanently in Alaska. That is what this group in Seattle is aiming for.

Senator van Roggen: It is aiming for an exemption for that.

Mr. Reurs: We are not involved in it to date, but we certainly will follow it and see what happens.

Senator van Roggen: If Bill C-52 stood unamended, do you think your organization would join in the Seattle lobby, or would you leave it up to individual members?

Mr. Reurs: It is difficult to give you a precise answer. I would say that if the legislation were to stand in its present form—which thereby generates these doubts and uncertainties, whether it is intended or not—it could certainly give impetus to others in Seattle and other places to say, "Why don't we see what we can do to solve this problem, because then we will remove the uncertainty and then the ships can happily come and use our facilities which we then hope to expand", et cetera.

Worldwide there is active competition for this traffic among the ports and ports of call for the reason stated: it means a lot of money to the local economy in both direct and indirect expenditures. In the Carribean there are many examples of it. For instance, Jamaica, Nassao, and other islands are actively

[*Traduction*]

intéressante, c'est le Département du Trésor aux États-Unis et celui des Douanes qui s'occupaient de mettre en application cette loi.

Le Département du Trésor était en faveur de cette exemption parce qu'elle lui permettait de conserver le trafic en provenance et à destination des ports américains plutôt que de l'interdire pour diverses raisons législatives. La même chose s'est produite lorsque le Service des douanes américain a jeté un coup d'œil à leur loi de 24 heures qui, par règlement, limitait la période durant laquelle un navire étranger embarquant des passagers dans un port américain et s'arrêtant dans d'autres ports avant de se diriger vers des ports étrangers pouvait rester dans les ports américains. Ils sont arrivés à la conclusion que cette loi nuisait aux États-Unis parce qu'ils devraient être encouragés à rester—

Le sénateur van Roggen: Le plus longtemps possible.

M. Reurs: . . . dans les ports parce qu'ils dépensent tout cet argent. Par conséquent, il existe un parallèle avec Seattle parce que leur présence à Seattle et dans d'autres ports—comme San Diego—rapporte beaucoup à la région et aux régions avoisinantes sur le plan économique et commercial.

Par conséquent, Seattle, qui surveille le trafic transitant entre les ports américains et l'Alaska, s'est posé la question suivante: «Pourquoi n'essayons-nous pas d'obtenir le même genre d'exemption, à condition qu'il n'y ait pas de navires américains de disponibles, pour qu'on puisse ainsi s'emparer d'une bonne part du marché et permettre à ces navires de faire la navette entre Seattle et l'Alaska?» Il est déjà permis de le faire, à condition que le navire visite au moins un autre port étranger; mais on ne peut pas le faire dans un sens seulement. Vous ne pouvez pas partir de Seattle, passer par un port canadien et débarquer des passagers en Alaska. C'est l'objectif que vise le groupe de Seattle.

Le sénateur van Roggen: Il essaie d'obtenir une exemption pour cela.

M. Reurs: Nous ne nous sommes pas encore joints au groupe. Mais nous suivrons la situation de près afin de voir ce qui va se passer.

Le sénateur van Roggen: Si le projet de loi C-52 n'était pas modifié, pensez-vous que votre organisation se joindrait au groupe de L'pression, de Seattle ou laisseriez-vous chacun de vos membres prendre cette décision?

M. Reurs: Il est difficile de vous répondre. Si le projet de loi reste tel quel, avec tous les doutes et les incertitudes qu'il crée, que cela soit intentionnel ou non, il incitera certainement d'autres personnes à Seattle et ailleurs à dire: «Pourquoi ne voyons-nous pas ce que nous pouvons faire pour régler ce problème, dissiper l'incertitude et inviter les navires à utiliser nos installations que nous pourrons ensuite, nous l'espérons, développer», etc.

Les ports et les ports d'escale à l'échelle internationale se livrent une vive concurrence pour les raisons que nous avons mentionnées. Ces activités injectent beaucoup d'argent dans l'économie locale, tant de façon directe qu'indirecte on en voit de nombreux exemples dans les Antilles. La Jamaïque, Nassau

[*Text*]

pursuing the trade not only to get ships to come there as ports of call, but also to improve their facilities, to have a better airfield, to enable wide-bodied planes to fly in, and physically to turn the ship around in those places. It provides employment and all of the other things that you are fully aware of, because you know how much this trade has expanded and how much it means to British Columbia.

Basically there is no desire on the part of the industry I represent—there are some lines that are not members of ICPL—to voluntarily move from this base of operation in Vancouver. It has been very satisfactory and is a very interesting destination in itself. The whole thing has worked out very well, as the record shows, because it has been a flourishing business.

I do not think anybody in the industry, in his right mind, would voluntarily say "Why don't we see if we can help some other port develop itself and then we will move away from Vancouver". There are a lot of advantages to Vancouver, not just from the tourist aspect but also operationally. I think it would be a response to the uncertainty caused by the legislation, which might then lend support to those who say "These people in Seattle and other ports have a good point, so we will not oppose them, that maybe we should help them because it gives us another option".

Senator van Roggen: From the cruise shipowner's point of view, if the legislation were amended, would Seattle be a suitable port from which to serve this trade from?

Mr. Reurs: I do not want to get into the technicalities because that is not my field of expertise. On the other hand, generally speaking, one can say that it is an admirable port. It is very protected. Given the right kind of investment and incentive, it has all of the potential to invest in the plant and equipment, which Vancouver has already been doing because initially it did not have very good facilities for this type of traffic. It was acceptable, but it has gradually spawned these different investments.

Senator van Roggen: We were landing the passengers in warehouses only a few years ago.

Mr. Reurs: That was not uncommon about 12 years ago in New York City. Gradually things have improved, and you now have a very impressive terminal there; and there are other facilities that are in the planning stage. Given the right incentive, I am sure that Seattle could accomplish the same. It is a beautiful harbour, and it is very well protected. It also has a very good airport, which provides high frequency transportation from many parts of the United States and the rest of the world; so it is accessible from a long distance.

Senator van Roggen: Apart from using Seattle, you said that if this legislation stood, the ships could change their pattern; but you did not say how. They prefer not to because it would be awkward. The other day I heard someone say that one ship had even considered making Juneau its home base; but I did not follow the reasoning. Can you give us an example of how patterns might be changed to cope with this?

[*Traduction*]

et d'autres îles, par exemple, exploitent activement ce commerce; ils s'efforcent non seulement d'accueillir les navires dans leurs ports, mais également d'améliorer leurs installations, leur terrain d'aviation, afin d'accueillir des avions gros porteurs, et d'aménager leurs ports pour que les navires puissent y manœuvrer. Cela crée des emplois et apporte plusieurs autres avantages, que vous connaissez déjà parce que vous savez à quel point le secteur s'est développé et l'importance qu'il revêt pour la Colombie-Britannique.

En gros, les entreprises que je représente—car certaines compagnies ne sont pas membres de l'ICPL—ne souhaitent pas abandonner volontairement cette base d'opérations à Vancouver. Elle s'est avérée très satisfaisante et c'est une destination intéressante en elle-même. Comme les faits le prouvent, elle est très rentable.

Personne dans le secteur ne dirait volontairement: «Pourquoi ne voyons-nous pas si nous ne pouvons pas participer à l'expansion d'un autre port, et ensuite nous quitterons Vancouver». Le fait d'être à Vancouver comporte de nombreux avantages, non seulement du point de vue touristique, mais également opérationnel. Je crois que l'incertitude que crée le projet de loi pourrait renforcer l'argument de ceux qui disent: «Ces personnes à Seattle et dans d'autres ports ont raison. Nous devrions peut-être les aider parce que cela nous donnera une autre option».

Le sénateur van Roggen: Du point de vue du propriétaire d'un navire de croisière, si le projet de loi était modifié, le port de Seattle conviendrait-il à ce genre d'activité?

M. Reurs: Je ne veux pas entrer dans les détails parce que je ne suis pas spécialisé dans ce domaine. D'autre part, ce port, dans l'ensemble, est excellent. Il est bien protégé. Les activités pourraient, avec une aide financière adéquate, améliorer les installations et le matériel, ce que Vancouver a fait déjà parce que, à l'origine, ces installations ne convenaient pas tellement à ce genre de commerce. Elles étaient acceptables mais, petit à petit, elles ont fait l'objet d'améliorations grâce à des investissements de ce genre.

Le sénateur van Roggen: Il y a à peine quelques années, nous débarquions les passagers dans des entrepôts.

M. Reurs: C'est ce qui se faisait, il y a environ 12 ans, à New York. Les choses se sont améliorées à la longue et le port dispose maintenant d'une gare maritime impressionnante, alors que d'autres installations sont à l'étape de la planification. Seattle pourrait accomplir la même chose, si elle disposait de stimulants appropriés. Le port est très beau et bien protégé. La ville possède également un très bon aéroport offrant de nombreux vols vers diverses régions des États-Unis et du monde. Le port est donc très accessible.

Le sénateur van Roggen: Vous avezdit que si ce projet de loi n'était pas modifié, outre qu'ils utiliseraient le port de Seattle, les navires pourraient changer de trajet mais vous ne nous avez pas expliqué comment. Ils préfèrent ne pas le faire, parce que cela leur cause des problèmes. L'autre jour, j'ai entendu quelqu'un qui disait qu'un navire avait même envisagé de faire de Juneau son port d'attache. Mais je n'ai pas compris pour-

[*Text*]

Mr. Reurs: Given the fact that Vancouver offers the opportunity for passenger ship operators to embark passengers for the round trip to foreign destinations, such as Alaska—and also one way, because then it is a straight international voyage from Vancouver to Alaska and disembarking there permanently—leaving aside the wording of the present bill, which would imply that, if you went by air and bus and returned to Vancouver, you might still be considered to be subject to the coastal ban, Vancouver clearly gives foreign flag operators the option to engage in round trips and one-way trips; whereas if you did that from a U.S. port, and you still saw Alaska as your ultimate destination on a round trip cruise, you would simply embark passengers in Seattle and make one or more port calls for sightseeing purposes in Canada, then proceed to Alaska, and then return to Seattle. There is no problem with that under the existing legislation.

For the one-way passengers, you would have to find a different solution. If you wanted to take them from Seattle—

Senator van Roggen: And drop them in Anchorage.

Mr. Reurs: —you could then go from Seattle, call at a Canadian port, embark your one-way passengers, drop them off in Alaska and then return to Seattle. Those people could then go home whichever way is most appropriate. They would not necessarily have to return to—

Senator van Roggen: You could drop them off.

Mr. Reurs: If you embarked them at Vancouver.

Senator van Roggen: But if you embarked them in Seattle—

Mr. Reurs: You would have to bring them back to Seattle.

Senator van Roggen: Seattle requires a two-week cruise as opposed to the one-week cruise that many of them take by going one way.

Mr. Reurs: It depends where you go in Alaska, but it would take a little extra time. You could design a one-week cruise round trip to southeast Alaska. If you wanted to go further afield, then it has to be one way. All that we are suggesting is that if you operate from Seattle, or other nearby U.S. ports, there is no objection to the round trip type of cruise calling at Canadian ports en route. For one-way traffic, that would be a matter of embarking at a Canadian port and taking them to Alaska, and that is the end of it. So that would be a one-way voyage.

I believe that statistics show, depending on the cruise operator, that about 50 per cent is one-way traffic and the rest are round trip.

Senator van Roggen: A foreign vessel can embark passengers at an American port—Seattle in this case—and drop

[*Traduction*]

quoi. Pouvez-vous nous dire comment les trajets pourraient être modifiés pour surmonter ce problème?

M. Reurs: Le port de Vancouver permet aux exploitants de navires d'embarquer des passagers qui se dirigent vers des destinations étrangères comme l'Alaska, à la fois pour l'aller et le retour et pour l'aller seulement parce qu'il s'agit d'un voyage international de Vancouver à l'Alaska, sans tenir compte du libellé du projet de loi actuel qui laisse entendre que si vous voyagez par avion et par autobus, et que vous revenez à Vancouver, vous pourriez toujours être assujetti à l'interdiction. Il est clair que le port de Vancouver permet aux exploitants de navires étrangers d'effectuer des aller-retour et des voyages simples. Si vous partiez d'un port américain et que l'Alaska constituait votre destination finale dans une croisière aller-retour, vous ne feriez qu'embarquer des passagers à Seattle et arrêter dans un ou plusieurs ports pour permettre aux passagers de visiter le Canada, avant de poursuivre le voyage vers l'Alaska et regagner ensuite Seattle. Le projet de loi actuel ne pose aucun problème en ce sens.

Il faudrait trouver une autre solution pour les passagers qui voyagent dans un sens seulement. Si vous voulez les amener de Seattle—

Le sénateur van Roggen: Et les débarquer à Anchorage.

M. Reurs: Vous pourriez aller de Seattle à un port canadien, prendre les passagers qui voyagent dans un sens seulement, les débarquer en Alaska et ensuite regagner Seattle. Ces personnes pourraient revenir chez elles en utilisant le moyen de transport qui leur convient le plus. Il ne serait pas nécessaire qu'elles retournent à—

Le sénateur van Roggen: Vous pourriez les déposer en cours de route.

M. Reurs: Si vous les embarquez à Vancouver.

Le sénateur van Roggen: Mais si vous les embarquiez à Seattle—

M. Reurs: Il faudrait que vous les rameniez à Seattle.

Le sénateur van Roggen: Seattle exige une croisière de deux semaines plutôt qu'une croisière d'une semaine que font bon nombre de personnes en prenant un aller simple.

M. Reurs: Cela dépend de votre destination en Alaska. Cela prendrait un peu plus de temps. On pourrait organiser une croisière d'une semaine, aller-retour, au sud-est de l'Alaska. Si vous voulez aller plus loin, il faudrait effectuer un aller simple. Tout ce que nous disons, c'est que si vous opérez à partir de Seattle ou d'autres ports américains voisins, rien n'empêche les navires de croisière de faire l'aller-retour en s'arrêtant à un port canadien en cours de route. Pour les navires qui font un aller simple, il faudrait embarquer les voyageurs, d'un port canadien et les amener jusqu'en Alaska, un point c'est tout. Il s'agirait d'un aller simple.

Si l'on se fie aux statistiques, les allers simples représentent 50 p. 100 des voyages, et les allers retours le reste, selon l'exploitant du navire.

Le sénateur van Roggen: Un navire étranger peut embarquer des passagers dans un port américain—Seattle dans ce cas-ci—et les déposer dans un autre port américain, à condi-

[*Text*]

them off at another American port so long as they stop at a foreign port on the way.

Mr. Reurs: No. The basic rule is that if you embark passengers at a U.S. port, you can call at other U.S. ports—there is no limit on that within your itinerary—and return to the same American port provided that you have gone to at least one foreign port on the itinerary. In your case, you are talking about a voyage from Seattle back to Seattle visiting other U.S. ports, namely, Alaska. The ship then has to stop in at least one foreign port.

Senator van Roggen: Prince Rupert.

Mr. Reurs: It could be anywhere.

Senator Van Roggen: For how long?

Mr. Reurs: It is immaterial, usually a couple of hours or a day. However, if you want to go from Seattle to foreign ports and other U.S. ports and then ultimately disembark passengers in San Francisco, that is not permitted unless you go to a so-called distant foreign port—which, for instance, could be South America, the Far East or Europe.

Senator van Roggen: They could run the Alaskan cruises out of Seattle, touching a Canadian port for a couple of hours, such as Prince Rupert, so long as it is a return trip and not a one-way trip.

Mr. Reurs: Yes.

The Chairman: Are there ny further questions? Thank you, gentlemen. OUr next witness is Mr. Coleridge, the director of Tourism DevelopmentVancouver.

Mr. James Coleridge, Director of Tourism Development for Tourism Vancouver: Thank you, Mr. Chairman, honourable senators. I would like to make one correction on the agenda. The name is correct, James Coleridge. I am director of tourism development for Tourism Vancouver. That is my formal position. I am here on behalf of the Vancouver Hotel Association and Tourism Vancouver to address Bill C-52's relationship to the Canada-Alaska cruise industry.

The two organizations, the Vancouver Hotel Association and Tourism Vancouver, are the two largest tourism organizations in the greater Vancouver area. Today, under the Vancouver Hotel Association banner, I am representing 27 hotels, which employ over 2,000 people in the Vancouver area. Tourism Vancouver has over 650 private sector members and the highest percentage of private contribution in Canada to any tourism organization.

You have heard from many of the cruise lines and organizations affected by Bill C-52. What I hope to do today is to introduce a point of view from the industry. I would like to start by leaving you with three thoughts that I hope you will consider in your deliberations. First, what has been said regarding the hotel tourism industry supporting Bill C-52 is a fallacy. We do not, and will not, support any bill which does more harm than good to the hotel tourism industry. Secondly, the west coast cruise industry is a contributing factor, not a

[*Traduction*]

tion que le navire fasse escale dans un port étranger en cours de route.

M. Reurs: Non. Si vous embarquez des passagers dans un port américain, vous pouvez vous arrêter dans d'autres ports aux États-Unis—et il n'y a aucune limite quant au nombre—et regagner le même port américain, à condition que vous ayez visité au moins un port étranger en cours de route. Dans votre cas, vous parlez d'un navire à destination et en provenance de Seattle qui visite d'autres ports américains, notamment l'Alaska, et qui visite au moins un port étranger.

Le sénateur van Roggen: Prince Rupert.

M. Reurs: Qui peut se trouver n'importe où.

Le sénateur van Roggen: Pendant combien de temps?

M. Reurs: Cela n'a pas d'importance. Habituellement, quelques heures ou une journée. Toutefois, si vous voulez partir de Seattle et vous arrêter dans des ports étrangers et ensuite dans des ports américains avant de débarquer vos passagers à San Francisco, vous ne pouvez le faire que si vous vous arrêtez dans un port étranger éloigné qui pourrait se trouver, par exemple, en Amérique du Sud, en Extrême-Orient ou en Europe.

Le sénateur van Roggen: Les navires de croisière de l'Aslaska pourraient partir de Seattle, s'arrêter dans un port canadien pendant quelques heures, comme Prince Rupert, à condition qu'il s'agisse d'un aller-retour, et non pas d'un aller simple.

M. Reurs: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Merci, messieurs. Nous accueillons maintenant M. Coleridge, directeur de Tourism Development Vancouver.

M. James Coleridge, directeur du tourisme, Tourism Vancouver: Merci, monsieur le président, honorables sénateurs. J'aimerais apporter une correction à l'ordre du jour. Mon nom est exact, James Coleridge. Je suis le directeur du tourisme pour Tourism Vancouver. C'est mon titre officiel. Je suis ici au nom de la Vancouver Hotel Association et de Tourism Vancouver pour vous parler du projet de loi C-52 et des croisières Canada-Alaska.

Ces deux organisations, soit la Vancouver Hotel Association et Tourism Vancouver, sont les deux plus importantes organisations de tourisme dans l'agglomération de Vancouver. Je représente aujourd'hui 27 hôtels membres de la Vancouver Hotel Association qui emploient plus de 2 000 personnes dans la région de Vancouver. Tourism Vancouver regroupe plus de 650 membres du secteur privé. Elle compte le plus fort pourcentage de financement privé de toutes les organisations touristiques au Canada.

Vous avez eu le loisir d'entendre bon nombre de représentants de compagnies de croisière et d'organisations touchées par le projet de loi C-52. Ce que j'espère faire aujourd'hui, c'est de vous présenter le point de vue du secteur. J'aimerais au départ faire trois observations dont vous tiendrez compte, je l'espère, dans vos délibérations. D'abord, il est faux que l'industrie hôtelière appuie le projet de loi C-52. Nous n'appuierons pas de projet de loi qui compromet l'avenir de l'industrie hôtelière touristique. Deuxièmement, les compagnie

[*Text*]

competitive factor, to the economic growth of the hotel tourism industry in greater Vancouver. Thirdly, in support of existing Vancouver business and toward encouraging positive growth in the future, Mr. Chairman and honourable senators, we recommend that the definition of coast trading be modified to exclude, not exempt, international leisure cruises from Bill C-52.

Any actions which jeopardize or cause uncertainty in the Canadian-Alaska cruise industry, as in the case of Bill C-52, must be dealt with directly and permanently. We must face this question now, not on an annual basis as has been suggested. We should eliminate the uncertainty in order to give a greater sense of security for the industry which has been built up in the Vancouver area to support the cruise lines.

Cruise lines are big business to Vancouver. In the earlier presentation, they talked about competition. We note that our neighbours to the south are very competitive. We know that Seattle is interested and would like to see—and we also would like to see—the cruise lines go to the Seattle port. I have with me today a press release dated December 2 from Washington, which states:

> Congressman Don Young, Republican from Alaska, today introduced legislation which would authorize the transportation of passengers on foreign flag ships from ports in southeast and south-central Alaska. This bill would allow passengers to embark at ports in the lower 48 and then disembark at Alaskan ports.

Gentleman, we have some real concerns here. We recognize that foreign ports may take their own actions to try to relieve the positive benefits to the Vancouver economy, but I do not think that we should be doing a disservice to our own industry by taking such action as suggested in Bill C-52. The press release states further:

> There is nothing I would like to see more than U.S. flag passenger ships plying this trade, but unfortunately, the only ships currently in this lucrative business are foreign flag ships leaving from Canadian ports.

What he is saying is that he wants our business, and I hope we do not give it to him.

Why should we support this business? It is simple: it means jobs. There are dollars that go into the local economy. I stated earlier whom we represent, and a good number of our members and associations receive positive benefits from the cruise lines. Of the 19 ships that are currently on the Alaska cruise line, 17 are using Vancouver as their home port. Last year we had 313,000 passengers come through Vancouver itself, and many of those returned to spend more than just the one day or a few hours in the Vancouver area. When they are there, they spend their money, and that money means jobs in our economy.

[*Traduction*]

de croisière sur la côte Ouest ne nous font pas concurrence; elles contribuent au contraire à la croissance économique de l'industrie hôtelière touristique dans la région de Vancouver. Troisièrement, afin d'appuyer et de favoriser l'essor de ce secteur d'activité à Vancouver, nous vous recommandons, monsieur le président et honorables sénateurs, de modifier la définition de cabotage de façon à exclure, et non pas d'exempter, les croisières internationales du projet de loi C-52.

Toute mesure qui risque de compromettre la viabilité des compagnies de croisière qui font la navette entre le Canada et l'Alaska, ou de semer l'incertitude chez celles-ci, comme c'est le cas avec le projet de loi, doit être supprimée. Nous devons nous attaquer à ce problème dès maintenant, et non pas sur une base annuelle comme certains l'ont proposé. Il faut supprimer l'incertitude ainsi créée afin de donner un plus grand sentiment de sécurité au secteur qui s'est développé dans la région de Vancouver pour desservir l'industrie des croisières.

Les paquebots de croisiée jouent un rôle très important dans l'économie de Vancouver. Le témoin précédent a parlé de la concurrence. Nos voisins du Sud sont très compétitifs. Nous savons que Seattle aimerait bien que les paquebots de croisière empruntent son port. Je vous lis un extrait d'un communiqué provenant de Washington en date du 2 décembre:

> Le membre du Congrès Don Young, représentant républicain de l'Alaska, a présenté aujourd'hui un projet de loi visant à autoriser le transport de passagers à bord de bateaux battant pavillon étranger à partir de ports situés dans le sud-est et le centre-sud de l'Alaska. Ce projet de loi permettrait d'embarquer des passagers dans les ports situés aux États-Unis et de les débarquer dans les ports de l'Alaska.

Messieurs, certains aspects de ce projet de loi nous préoccupent. On ne peut naturellement pas empêcher les ports étrangers de prendre des mesures afin d'attirer les paquebots de croisière qui profitent tellement à l'économie de Vancouver, mais je crois que nous nuirions à notre propre industrie si nous adoptions les mesures proposées dans le projet de loi C-52. Je continue de citer le communiqué:

> Je n'aimerais rien de mieux au monde que de voir des paquebots battant pavillon américain faire ce trajet, mais malheureusement, les seuls bateaux qui font ce commerce lucratif sont actuellement des bateaux battant pavillon étranger dont les ports d'attache sont canadiens.

Le membre du Congrès veut donc nous enlever nos clients et j'espère que nous ne le permettrons pas.

Pourquoi faut-il soutenir cette industrie? Tout simplement parce qu'elle crée des emplois. Bon nombre des membres et des associations que nous représentons tirent profit des paquebots de croisière. Sur les 19 navires qui font actuellement la croisière en Alaska, 17 partent de Vancouver. L'an dernier, 313 000 passagers sont venus prendre leur bateau à Vancouver et bon nombre d'entre eux sont revenus y passer plus de temps. Lorsqu'ils visitent la ville, ils dépendent de l'argent et cet argent permet de créer des emplois.

[*Text*]

It was suggested earlier that the cruise ship passengers were embarking in warehouses. As we all know, the federal government and Canada Place invested $178 million to attract and maintain the cruise industry in Vancouver. That was a positive action, and I would hope that in future bills, acts and legislative activities support that investment.

Just recently a second proposal was submitted to the City of Vancouver by Marathon Realty for a second cruise ship facility. What this means is that the past has been good to us from the point of view of cruise lines, and currently it is also very good; but the future looks even better. A second cruise ship facility in the Vancouver harbour is of great importance to our industry. We would hope that any activity, such as Bill C-52, would encourage the growth of this industry.

In 1988 the impact was $66 million to $85 million in the local economy. Recently Tourism Canada conducted a study with Niagara Falls, and it was determined that of every million dollars spent in the local economy, 56 jobs were created. There is a direct correlation that we, as industry, represent and accept, that when a tourist spends money the whole economy improves.

I would like to make reference to Gary Duke and Associates Report on the Alaska cruise industry. Under table XI, dealing with economic benefits, I would like to refer to those items under "Passenger related". I mentioned earlier that between $66 million and $85 million was the positive direct economic impact on the Vancouver and Canadian and British Columbia economy. Of that $66 million to $85 million, Between $3.9 million and $4.6 million go to hotel accommodation and meals; for tours and excursions, $1.3 million to $1.7 million; for general expenditures, $8.6 million to $1.3 million. There are a couple of others, but the total is between $30 million and $43 million.

I would like to draw your attention to a letter submitted by the president of the Vancouver Hotel Association sent to the Prime Minister, the Minister of Finance, the Minister of Transport, and members of Parliament, dated June 7. In this letter it states that the new definition of coasting trade will, in effect, expose ships engaged in what has been acknowledged to be an international voyage for decades to taxation under the Customs Tariff Act and Excise Act as those ships were engaged in domestic trade.

I do not claim to be an expert in any of those acts, but I wish to state that the industry supports the business that we have and is currently working to encourage its growth. The message I have heard, in the hour and fifteen minutes that I have been here, is that there are a lot of organizations and industries concerned about the impact of Bill C-52; that there are ministerial statements that clarify positions; that there are letters from different organizations. It may be unintentional or accidental, but this bill has caused alarm within the industry itself. We need to give the cruise lines a greater sense of security. We know what are the benefits, but we also know what will be the

[*Traduction*]

On a dit tout à l'heure que les paquebots de croisières débarquaient leurs passagers dans des entrepôts. Comme nous le savons, le gouvernement fédéral et Place Canada ont investi 178 millions de dollars dans le but d'attirer les paquebots de croisière à Vancouver. Il s'agissait d'une mesure positive, et j'espère que les projets de loi qu'on présentera dans l'avenir chercheront à soutenir cet investissement.

Récemment, *Marathon Realty* a proposé à la ville de Vancouver de construire une deuxième gare maritime destinée aux paquebots de croisière. Nous avons profité dans le passé du passage de ces paquebots, et nous en profiterons encore davantage dans l'avenir. La construction d'une deuxième gare destinée aux paquebots de croisière dans le port de Vancouver revêt une grande importance pour notre industrie. Nous souhaitons que les mesures comme le projet de loi C-52 favorisent sa croissance.

En 1988, l'économie locale a tiré de 66 à 85 millions de dollars de notre industrie. Dernièrement, Tourisme Canada a mené une étude dans la région des chutes de Niagara qui lui a permis de conclure que 56 emplois sont créés chaque fois qu'on dépense 1 million de dollars sur place. Chaque fois qu'un touriste dépense de l'argent, toute l'économie en profite.

J'aimerais vous entretenir du rapport présenté par la firme Gary Duke et associés sur l'industrie des croisière en Alaska. Au Tableau 11 qui porte sur les avantages économiques, je vous renvoie à la rubrique intitulée «Avantages liés aux passagers». J'ai mentionné plus tôt que l'industrie des croisières rapportait entre 66 et 85 millions de dollars à l'économie de Vancouver et de la Colombie-Britannique. De cette somme, de 3,9 à 4,6 millions de dollars sont dépensés en frais d'hôtel, de logement et de nourriture; de 1,3 à 1,7 millions de dollars sont consacrés aux visites et aux excursions et de 8,6 à 13,9 millions de dollars sont engagés au titre des dépenses générales. Il y a quelques autres postes qui représentent au total entre 30 et 43 millions de dollars.

J'aimerais porter à votre attention la lettre qu'envoyait le 7 juin dernier le président de la Vancouver Hotel Association au premier ministre, au ministre des Finances, au ministre des Transports et aux autres parlementaires. Il fait remarquer dans sa lettre qu'en raison de la nouvelle définition donnée au cabotage, des navires qui entreprennent ce qu'on considère depuis toujours comme un voyage international devront payer des droits et des taxes prévus par le Tarif des douanes et la Loi sur la taxe d'accise tout comme les navires qui s'adonnent à des activités commerciales dans des eaux intérieures.

Je ne prétends pas connaître à fond ces lois, mais je tiens à souligner que l'industrie appuie ce secteur d'activité et s'efforce d'en favoriser la croissance. Ce qui ressort de nos discussions aujourd'hui, c'est que beaucoup d'organismes et d'industries s'inquiètent des conséquences du projet de loi C-52. Le ministre a dû publier des communiqués pour préciser son intention et différents organismes ont fait connaître leurs points de vue. Ce n'était peut-être pas l'intention du gouvernement, mais ce projet de loi a suscité de l'inquiétude au sein de l'industrie elle-même. Nous devons rassurer les compagnies de croisière. Nous savons quelles sont les retombées économiques

[*Text*]

cost if we lose that industry in our Vancouver area. We trust that our message today will clearly indicate that we want the business, that it complements our economy, and that we support it.

I will conclude by stating that by having an exemption we do not believe there is the intention to cause alarm or concern to the industry; but that exclusion will allow proper planning in a business and industry which benefits Canada as a whole. I would hope that the suggested amendment, to exclude and not exempt the international cruise lines such as the Canadian-Alaska cruise industry, will be looked upon favourably by this committee—as well as by the government task force, which I understand will be appearing in Vancouver in the first week of July and where we will be making a similar presentation—and we hope that you will agree with our sentiments and come to our aid. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, sir. The next witness is Mr. Sjoquist, Executive from the Canadian Merchant Service Guild.

Mr. Maury Sjoquist, Executive President, Canadian Merchant Service Guild: Mr. Chairman, my name is Maury Sjoquist. I am the executive president of the Canadian Merchant Service Guild. With me is Mr. Larry Dempsey who is the executive secretary-treasurer of our organization. I would like to thank the committee for the opportunity to speak today on this matter. We have prepared a brief on short notice, which I would like to present today. We went through a similar exercise with the Commons committee, and we were in favour of many of the amendments they made, although there were others that they did not make, which we feel they should have. I will go through the brief and explain, for the information of honourable senators, who we are and what we do.

The Canadian Merchant Service Guild was originally established by an Act of Parliament on June 6th, 1919, essentially to unite fraternally Canadian seamen and also initially to provide those seamen, as well as their dependents, with some insurance protection. On November 18th, 1980, this Act was amended and passed by Parliament as Bill S-12, which is the Act of Incorporation and Constitution of the Canadian Merchant Service Guild.

Our present day objectives are to promote the social, economic, cultural, educational and material interests of Ships' Masters, Chief Engineers, Officers and Pilots, and of other persons whose employment is directly related to Maritime operations.

We represent the vast majority of masters, mates, pilots and engineers in the Canadian shipping industry in all sectors, including the Great Lakes, the B.C. towboat industry, theArctic, and marine Atlantic and offshore supply vessels. We are also the certified bargaining agent for government ships' officers employed with the Canadian Coast Guard, the Department of National Defence civilian vessels, Fisheries and Oceans, and the Department of Public Works, as well as the marine instructors at coast guard colleges.

[*Traduction*]

de cette industrie et nous savons aussi ce qu'il en coûtera à l'économie si la région de Vancouver en est privée. Ce dont nous voulons vous convaincre aujourd'hui, c'est que cette industrie est nécessaire à notre économie.

Je voudrais en conclusion dire que l'exemption inquiète cette industrie, même si je ne crois pas que telle était l'intention, et que seule une exclusion totale peut rassurer une industrie qui profite à l'ensemble du Canada. J'espère que vous envisagerez sérieusement de recommander d'exclure, et non pas d'exempter, de l'application de la loi les compagnies de croisière internationales comme celles qui font le parcours entre le Canada et l'Alaska et que c'est aussi ce que fera le Groupe de travail qui, si je ne m'abuse, tiendra des audiences à Vancouver durant la première semaine de juillet. Nous exposerons les mêmes vues devant ce groupe de travail. J'espère que vous partagerez nos vues et que vous chercherez à nous aider. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Avez-vous des questions? Je vous remercie, monsieur. Notre prochain témoin est M. Sjoquist, président de la Guilde de la marine marchande du Canada.

M. Maury Sjoquist, président, Guilde de la marine marchande du Canada: Monsieur le président, je m'appelle Maury Sjoquist. Je suis président de la Guilde de la marine marchande du Canada. M. Larry Dempsey, secrétaire-trésorier de notre organisme, m'accompagne aujourd'hui. J'aimerais remercier le Comité de m'accueillir aujourd'hui. Malgré un court préavis, nous avons préparé un mémoire que nous voudrions vous présenter. Nous avons déjà exposé notre point de vue devant le Comité de la Chambre. Nous appuyons bon nombre des modifications qu'il a recommandées, mais nous croyons qu'il aurait pu en présenter d'autres. Je vous expliquerai d'abord qui nous sommes et ce que nous faisons au cas où certains sénateurs ne le sauraient pas.

La Guilde de la marine marchande du Canada a été créée par voie législative le 6 juin 1919 essentiellement dans le but de regrouper les marins canadiens et de les assurer, ainsi que leurs personnes à charge. Le 18 novembre 1980, le Parlement a adopté le projet de loi S-12 qui modifiait la loi originale et qui constituait en société la Guilde de la marine marchande du Canada.

L'objectif actuel de la Guilde est de défendre les intérêts sociaux, économiques, culturels et éducatifs des capitaines, des ingénieurs en chef, des officiers et des pilotes ainsi que des autres personnes dont les fonctions ont directement trait aux activités maritimes.

Nous représentons la vaste majorité des capitaines, des seconds, des pilotes et des ingénieurs dans l'industrie canadienne des transports maritimes, que ces personnes travaillent dans la région des Grands Lacs, dans l'industrie des remorqueurs en Colombie-Britannique, dans l'Arctique, ou sur des bateaux d'approvisionnement au large des côtes ou dans l'Atlantique. Nous constituons aussi l'agent de négociation accrédité des officiers de marine au service de la garde côtière canadienne, du ministère de la Défense nationale (vaisseaux civils), du ministère des Pêches et Océans, du ministère des

[*Text*]

Our memberhsip is approximately 5,000 members, comprising 3,000 in the East and 2,000 in the West.

The Guild's national office is in Ottawa with branch offices in Vancouver, Montreal, Thorold, Dartmouth and St. John's. We represent members under approximately sixty (60) collective agreements and also members who are managerial exclusions such as masters and entrepreneur pilots.

Our general position with respect to Bill C-52 is the following: Subject to the exceptions which we will set out, the Guild supports Bill C-52 as a piece of legislation which is extremely necessary and long overdue. The concept of protection and reservation of Canada's coasting trade, including all Canadian arctic waters and territorial sea, is close to the heart of all Canadian mariners.

The definition of "coasting trade" in Article 2 (1) of the bill finally clarifies the true context of coasting trade. It is our understanding that this definition will now consider the origin and destination of goods or passengers rather than the departure and destination points of the ship itself. We support the principle that all commercial marine activity within Canadian waters is considered coasting and fully agree that all maritime transport activities should be restricted to Canadian ships. However, despite some very positive amendments made by the recent Parliamentary committee, as amended and reported March 16, 1988, we still have some concerns regarding subsection 3 of the Bill.

The specific reason for our concern is that this subsection is not clear to us and requires clearer definition. We are uncertain as to when a fishing vessel is operating under the Coastal Fisheries Protection Act and when it is operating in a commercial marine activity. The Guild is certainly opposed to any automatic exclusion of vessels operated by the Government engaged in any fishing activity as, in most cases, Canadian vessels could be available for such activities; and, if they were not, then the provisions of the Bill would apply and the Agency would make the determination.

The particular provision, in subsection 3(3)(b), though amended by the Parliamentary committee, is still of concern to the Guild. It is a fact that almost no such activity is presently taking place by Canadian ships. However, it is a certainty that such activity never will take place by Canadian ships if this provision remains in the bill. The main reason for the lack of such activity is manning, whereas operation of Canadian vessels would require employment of Canadian ships' officers and crew who are adequately paid with good working conditions versus foreign, likely Third World seafarers, where wages and conditions are at minimal standards. This is an undeniable fact to all of the seafaring unions who have been approached over the past few years by operators of such vessels who, when faced with the reality of properly paying seafarers livable

[*Traduction*]

Travaux publics ainsi que des instructeurs maritimes des collèges de la garde côtière.

Notre Guilde compte environ 5 000 membres, dont 3 000 se trouvent dans l'Est et 2 000, dans l'Ouest.

Le siège social de la Guilde se trouve à Ottawa, mais nous avons aussi des bureaux à Vancouver, Montréal, Thorold, Dartmouth et St. John's. Nous représentons les intérêts de membres qui sont régis par environ soixante (60) conventions collectives différentes ainsi que les intérêts de personnes qui sont exclues de ces conventions parce qu'elles exercent des fonctions d'administration comme les capitaines et les pilotes entrepreneurs.

Voici notre position générale quant au projet de loi C-52. Sous réserve des exceptions dont je vais vous parler, la Guilde appuie le projet de loi C-52 qui lui paraît une mesure extrêmement nécessaire qu'on a déjà trop tardé à prendre. Tous les marins canadiens ont à cœur qu'on protège l'industrie du cabotage, y compris dans les eaux et la mer territoriale de l'Arctique canadien.

La définition donnée au paragraphe 2(1) du projet de loi précise enfin en quoi consiste exactement le cabotage. Si nous avons bien compris, cette définition est fondée sur l'origine et la destination des marchandises ou des passagers plutôt que sur le point de départ et d'arrivée du navire lui-même. Nous appuyons le principe voulant qu'on considère comme du cabotage toute activité maritime commerciale à l'intérieur des eaux canadiennes et nous approuvons sans réserve la décision de réserver toutes les activités du transport maritime aux navires canadiens. Cependant, malgré les amendements positifs proposés par le Comité de la Chambre le 16 mars 1988, nous continuous d'entretenir des réserves au sujet du paragraphe 3 du projet de loi.

À notre avis, il est nécessaire de préciser davantage l'objet du paragraphe. Nous ne savons pas exactement quand les activités d'un navire de pêche sont régies par la Loi sur la protection des pêcheries côtières et quand ces activités peuvent être considérées comme des activités maritimes de nature commerciale. La Guilde s'oppose certainement à une exclusion automatique de navires de pêche gouvernementaux étant donné que, dans la plupart des cas, des navires canadiens seraient disponibles pour ces activités et que, dans le cas contraire, les dispositions du projet de loi s'appliqueraient et la décision reviendrait à l'agence.

L'alinéa 3(3)*b*), bien qu'il ait été modifié par le Comité de la Chambre, préoccupe toujours la Guilde. Il est incontestable que presque pas de navires canadiens ne s'adonnent à cette activité actuellement. Il est presque certain qu'il n'y en aura jamais si cette disposition demeure dans le projet de loi. La raison principale de cette situation est qu'il faudrait offrir à l'équipage de bâtiments canadiens une rémunération et des conditions de travail de loin supérieures à ce qu'on offre aux équipages du tiers monde. Tous les syndicats maritimes sont bien au fait de cette situation puisque les exploitants de navires préfèrent engager des équipages étrangers lorsqu'ils se rendent compte de ce qu'il leur en coûterait pour engager des équipages canadiens et utiliser des navires répondant aux normes de sécurité canadiennes.

[*Text*]

wages and operating safe ships in Canadian waters, usually are never heard from again.

Interestingly, only recently, a Canadian west coast operator has expressed interest in operating a Canadian registered and crewed vessel on the west coast. The effect generally has been to limit Canadian registered and crewed "cruise" vessels, to the smaller "tour" type vessels with the odd one with overnight accommodations operating sporadically in various areas.

The major cruise vessel operations are, and have been for some time, operating between Vancouver and Alaska ports exclusively by foreign vessels. We must emphasize that we are not proposing unduly to interfere or scrap this type of cruise operation there, or anywhere else where it might develop in Canada. It most certainly provides an economic stimulus to Canadian ports, including our own marine pilots. We recognize that it is unlikely that Canadian ship operators would engage in this business with the extravagant large world-class cruise vessels, that are so popular with tourists because of our short cruising season and the ability of such vessels to operate year round in the Carribean, Mediterranean, et cetera.

However, the Parliamentary committee did recognize the existing situation by raising the overnight accommodation criteria from 100 to 250. We are aware that many interests have appeared before you bemoaning this amendment. The fact is that the 250 berth limit will only continue to reserve the small vessel trade to Canadian ships and will virtually mean that all "cruise vessels" plying Canadian waters, whether it be B.C. coastal waters to Alaska or interport on the Great Lakes or maritime waters, will be by foreign operated ships with foreign crews. We feel that the increase to 250 berths is an improvement, but that it is still insufficient, as the Act should provide protection and preference to Canadian vessels and operators. An alternative would be to eliminate the exemption and apply the provisions of Sections 4, 5, 6 and 7. We are still of the opinion that these sections provide sufficiently broad powers to the Minister of National Revenue to both protect the interests of Canadians and to ensure the continued existence and expansion of the present cruise ship industry.

There is no doubt in our minds that this exclusion is as a result of pressure on government by regional governments and ports who have been sold a bill of goods by the operators and charterers of foreign vessels. This pressure obviously is based upon the logic that such vessels will bring new-found tourist dollars to Canada benefitting the ports of entry. Our response to this logic is that we think it is time that governments thought of ships and people employed on ships in the same manner as other internal modes of transportation and other tourist facilities within the country. Examples are bus, airline, ferry services, hotel and restaurant facilities. All of the foregoing, we are sure, would be much more cost efficient and financially attractive to tourists and would bring in considerably more money to the Canadian economy if Canadian safety standards and wages could be replaced by Third World stand-

[*Traduction*]

Dernièrement, un armateur de la côte ouest s'est dit intéressé à exploiter sur la côte ouest un navire enregistré au Canada et doté d'un équipage canadien. Jusqu'ici, les navires de croisière enregistrés au Canada et dotés d'équipage canadien ont surtout été utilisés pour les petites croisières d'une journée et les rares bateaux qui possèdent des couchettes font sporadiquement des croisières plus longues dans diverses régions.

Depuis un certain temps déjà, les paquebots de croisière qui vont de Vancouver à l'Alaska battent pavillon étranger exclusivement et sont dotés d'équipages étrangers. Nous tenons à préciser que nous ne proposons pas de mettre fin aux croisières de ce secteur ou de partout ailleurs au Canada. Elles stimulent certainement l'économie des ports canadiens et profitent naturellement à nos pilotes. Il est improbable que des armateurs canadiens s'intéressent à ce type d'activité étant donné que les touristes veulent des paquebots de première classe, que notre saison est trop courte et que ces navires peuvent faire croisière dans les Caraïbes et la Méditerranée pendant toute l'année.

Le Comité de la Chambre a cependant tenu compte de la situation en portant le nombre maximal de passagers pouvant être logés pendant la nuit de 100 à 250. Nous savons que de nombreuses personnes sont venues déplorer devant vous cette modification. Or, le fait de porter la limite permise à 250 couchettes ne fera que réserver aux navires canadiens les petites croisières seulement. Il s'ensuivra que tous les paquebots de croisière naviguant sur les eaux canadiennes, que ce soit de la côte de la Colombie-Britannique vers l'Alaska, sur les Grands lacs ou les voies intérieures, battront pavillon étranger et seront dotés d'équipages étrangers. Le fait de porter la limite à 250 couchettes constitue une amélioration, mais nous croyons que cela n'est pas suffisant puisque la loi devrait protéger les navires et les armateurs canadiens. On pourrait décider de supprimer l'exemption et de s'en tenir aux dispositions contenues dans les articles 4, 5, 6 et 7. Nous continuons de croire que ces articles accordent des pouvoirs suffisamment étendus au ministre du Revenu national pour lui permettre de protéger les intérêts des Canadiens tout en assurant la survie et la croissance de l'industrie des croisières.

Nous sommes convaincus que cette exclusion a été prévue pour contenter les gouvernements régionaux et les ports auprès desquels les armateurs et les affréteurs étrangers ont cherché appui. L'objectif qu'on vise est naturellement d'assurer la survie d'une industrie touristique dont profitent les ports canadiens. À notre avis, le temps est venu pour les gouvernements de traiter les navires comme tous les autres modes de transport interne et comme les autres installations touristiques du pays. Citons comme exemple les autobus, les lignes aériennes, les traversiers, les hôtels et les restaurants. Nous sommes convaincus que tous ces services seraient beaucoup plus efficaces et financièrement rentables si, au lieu de se conformer aux normes de sécurité canadiennes, ils pouvaient se contenter d'appliquer les normes en vigueur au tiers monde ou de rémunérer leurs employés comme ceux du tiers monde. Or, ce qui semble

[*Text*]

ards. But somehow the unthinkable becomes sound business logic when applied to the Canadian shipping industry.

The United States government legislated the Jones Act to ensure that American seafarers and the American shipping industry are equal to other workers and industries operating within the U.S. This proposed bill is far less stringent, and there is no reason why any part of the commercial shipping industry should be given a blanket exemption.

The next section of concern is subsection 3(3)(c). Again, foreign vessels would be permitted to be engaged in activities within Canadian waters by exemption, and Canadian operators would not be canvassed as required in Sections 4 and 5. Other than for the convenience of the user Canadian government department, we see absolutely no reason why the provisions of these sections would not adequately apply.

In summation, we are considerably concerned that Bill C-52, although essential in concept, is still not stringent enough to protect the Canadian shipping industry. The bill appears to be based upon a furthering of the lack of priority given to the shipping industry and seafarers over the past three decades by successive governments. This lack of priority is evident by the fact that Canada now has virtually no deep-sea fleet and the ships that we do have are being registered under foreign flag?

We reiterate that only when the government recognizes our domestic shipping industry as part of the Canadian domestic industry will Canadian shipping companies and Canadian seafarers receive equal treatment, and not to do so can only result in the demise of our domestic fleet, similar to our deep-sea fleet which is a national shame.

With regard to when exclusions are necessary—which we feel are more than adequately provided for—we will be further proposing to the Canadian Immigration and Employment Commission to ensure the employment of qualified Canadians whenever possible on foreign ships working in our waters under exemptions. This, of course, depends on the operation and other factors, including the length of time the vessel is operating in Canadian waters. I might add, regarding this particular stipulation, that we believe it would be very doubtful to apply it to foreign cruise ships operating. It is our position that a ship is only a vehicle and that although the entry of the vehicle is permitted by the agency, this should not be construed as an automatic right for foreign nationals to be employed on that vehicle. We have made that point with some success to the Canadian Employment and Immigration Commission, which has forced, in several cases, foreign companies to employ qualified unemployed Canadians, and, in other cases has introduced succession plans to train Canadians to replace the foreign workers when trained.

We would like the Senate committee to be aware that nationally Canadian seafarers are unemployed at a rate double the national average, which, despite the present economic doldrums of the Canadian shipping industry, will be cured when the oil exploration and cargo shipping industries enter a recovery period, provided that the very necessary protective legisla-

[*Traduction*]

impensable dans certains domaines devient raisonnable pour l'industrie canadienne des transports maritimes.

Le gouvernement des États-Unis a adopté la *Jones Act* qui vise à traiter les marins américains et l'industrie américaine des transports maritimes de la même façon que les autres travailleurs et industries des États-Unis. Le projet de loi C-52 est beaucoup moins restrictif et nous ne voyons pas pourquoi un secteur de l'industrie des transports maritimes commerciaux serait exempté de son application.

Nous entretenons aussi des réserves au sujet du paragraphe 3(3)*c*). Ici encore, on permettrait aux navires étrangers de s'adonner à des activités commerciales dans les eaux canadiennes en les exemptant de l'application de la loi sans que les exploitants canadiens ne soient consultés comme l'exigent les articles 4 et 5. Nous ne voyons pas pourquoi ces dispositions ne s'appliqueraient pas également à tous, sauf que cela arrange le ministère visé.

Bref, nous craignons beaucoup que le projet de loi C-52, que nous jugeons essentiel, ne suffise pas à protéger adéquatement l'industrie canadienne des transports maritimes. Le gouvernement actuel semble continuer, comme les gouvernements précédents depuis 30 ans, à négliger notre industrie. Le fait que le Canada ne possède presque pas de flotte de haute mer en témoigne. Les rares navires de haute mer que nous possédons battent pavillon étranger.

Nous répétons que ce n'est que lorsque le gouvernement considérera notre industrie comme un secteur à part entière de l'industrie canadienne que les sociétés canadiennes des transports maritimes et les marins canadiens seront traités équitablement. Si le gouvernement refuse de le faire, il sonnera le glas de notre flotte intérieure qui connaîtra le même sort honteux que notre flotte de haute mer.

En ce qui touche les exceptions à la loi que nous jugeons plus que suffisantes, nous proposerons à la Commission de l'emploi et de l'Immigration du Canada de s'assurer que les navires étrangers naviguant dans nos eaux grâce à des exemptions soient dotés chaque fois que c'est possible d'équipages canadiens qualifiés. Cela dépendra naturellement du type d'activités et d'autres facteurs comme la durée de navigation en eaux canadiennes. Je me permettrai d'ajouter que nous doutons fort que cela puisse se faire dans le cas des navires de croisière. Pour nous, un navire n'est qu'un véhicule et le fait de permettre à un navire étranger d'emprunter les voies canadiennes ne devrait pas signifier que des étrangers ont automatiquement le droit de travailler sur ces navires. Nous avons réussi à convaincre la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada du bien-fondé de notre position et celle-ci a contraint dans plusieurs cas des sociétés étrangères à équiper leurs navires avec des marins canadiens au chômage. Dans d'autres cas, on a formé des Canadiens pour remplacer les marins étrangers.

Nous voudrions attirer l'attention du Comité sénatorial sur le fait que le taux de chômage parmi les marins canadiens est deux fois plus élevé que le taux de chômage national. Malgré le marasme dans lequel se trouve actuellement l'industrie canadienne des transports maritimes, nous croyons que la situation s'améliorera lorsque l'industrie pétrolière et l'indus-

[*Text*]

tion is implemented. The danger of not implementing such legislation can only result in Canadian shipowners being unable to compete within Canada, and a corresponding loss of work for Canadian seafarers who are already facing high unemployment.

Mr. Chairman, I thank the committee for allowing us to express our opinions on this very important bill.

The Chairman: Thank you, sir. Are there any questions, honourable senators? There are no questions. Thank you, Mr. Sjoquist.

The committee continued *in camera.*

[*Traduction*]

trie du transport de marchandises connaîtront une reprise pourvu qu'on adopte une loi leur accordant la protection voulue. Dans le cas contraire, les armateurs canadiens seront incapables de soutenir la concurrence des armateurs étrangers, ce qui signifiera la perte d'emplois pour les marins canadiens dont un bon nombre sont déjà au chômage.

Monsieur le président, j'aimerais remercier le Comité du temps qu'il nous a consacré pour lui exprimer nos vues sur cet important projet de loi.

Le président: Je vous remercie, monsieur. Avez-vous des questions, honorables sénateurs? Pas de questions. Je vous remercie, monsieur Sjoquist.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.

Book Tarif
rate des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Issue No. 1

Tuesday, June 21, 1988

Fascicule n° 1

Le mardi 21 juin 1988

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the Thirty-third Parliament, 1988

Première session de la trente-troisième législature, 1988

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Chairman:
The Honourable LEOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LEOPOLD LANGLOIS

WITNESSES:—TÉMOINS:

From the Canadian Manufacturers' Association:
Richard C. Steeves, Executive Director;
Brian W. Blaad;
Jonathan Seymour.

De l'Association canadienne des constructeurs de matériel :
Richard C. Steeves, directeur exécutif;
Brian W. Blaad;
Jonathan Seymour.

From the International Chamber of Shipping/Shipowners Association:
John Rees, New York Chairman of the Committee;
Peter R. D. Mackell;
George Pollack, Counsel.

De la Chambre internationale de la marine marchande/Association des armateurs :
John Rees, président du comité de New York;
Peter R. D. Mackell;
George Pollack, avocat.

From the Canadian Merchant Service Guild:
M. Siopsis, President;
Lawrence Dempsey, Executive Secretary-Treasurer.

De la Guilde canadienne de la marine marchande :
M. Siopsis, président;
Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier.

From the Canadian Maritime Employers Association:
Blaine Thacker, M.P.,
Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport.

De l'Association canadienne des employeurs maritimes :
Blaine Thacker, député,
secrétaire parlementaire
du ministre des Transports.

Bill C-10, An Act to amend the Canada Shipping Act and to make consequential amendments to other Acts.

Projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

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

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Chamber of Shipping of B.C.:
Richard C. Stevens, Executive Director;
Brian W. Bland;
Jonathan Seymour.

From the International Committee of Passenger Lines:
John Reurs, New York Chairman of the Committee;
Peter R. D. Mackell;
George Pollack, Counsel.

From the Vancouver Hotels Association and Tourism Vancouver:
James Coleridge, Director of Tourism.

From the Canadian Merchant Service Guild:
M. Sjoquist, Executive President;
Lawrence Dempsey, Executive Secretary Treasurer.

De la Chamber of Shipping of B.C.:
Richard C. Stevens, directeur exécutif;
Brian W. Bland;
Jonathan Seymour.

Du International Committee of Passenger Lines:
John Reurs, président du comité de New York;
Peter R. D. Mackell;
George Pollack, avocat.

De la Vancouver Hotels Association and Tourism Vancouver:
James Coleridge, directeur du tourisme.

Du Canadian Merchant Service Guild:
M. Sjoquist, président exécutif;
Lawrence Dempsey, secrétaire trésorier.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 21, 1988

Issue No. 30

Sixth proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act

First proceedings on:

Bill C-105, the Railway Safety Act

APPEARING:

Blaine Thacker, M.P.
Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 21 juin 1988

Fascicule nº 30

Sixième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes

Premier fascicule concernant:

Projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire

COMPARAÎT:

Blaine Thacker, député,
secrétaire parlementaire
du ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

29558

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Macquarrie
Davey	*Murray (or Doody)
Doyle	Olson
Langlois	Stewart
Macdonald (*Cape Breton*)	Turner
MacDonald (*Halifax*)	van Roggen

**Ex officio* Members

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Macquarrie substituted for that of the Honourable Senator Muir. (*June 20, 1988*)

The name of the Honourable Senator Doyle substituted for that of the Honourable Senator Spivak. (*June 20, 1988*)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

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

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Macquarrie
Davey	*Murray (ou Doody)
Doyle	Olson
Langlois	Stewart
Macdonald (*Cape Breton*)	Turner
MacDonald (*Halifax*)	van Roggen

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Macquarrie substitué à celui de l'honorable sénateur Muir. (*le 20 juin 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur Doyle substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak. (*le 20 juin 1988*)

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (Halifax), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, June 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-Verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (Halifax), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 1er juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 JUIN 1988
(54)

[*Text*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, Doyle MacDonald (*Halifax*) Macquarrie, Stewart, Turner et van Roggen. (7)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: M. Blaine Thacker, député—secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports, Sécurité ferroviaire:

Victor Barbeau, sous ministre adjoint, Groupe de surface;

Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le président dépose une lettre de la Chamber of Shipping of British Columbia.

June 16, 1988

Senator Léopold Langlois
Chairman of the Senate Committee
on Transportation and Communications
The Senate of Canada
140 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

On behalf of the Chamber of Shipping of British Columbia I should like to express our deep appreciation to your fellow Honourable Senators and to yourself for allowing our delegation to address the Committee on June 14th 1988.

The courtesies and understanding extended by Mr. André Reny were also much appreciated.

Yours sincerely,

Brian W. Bland
Vice President
Chamber of Shipping of British Columbia

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration.

L'honorable sénateur van Roggen propose,

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 21, 1988
(54)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, Doyle, MacDonald (*Halifax*), Macquarrie, Stewart, Turner and van Roggen. (7)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger, lawyer.

In attendance: The official Senate reporters.

Appearing: Mr. Blain Thacker, MP—Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport, Railway Safety:

Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group;

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty-paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Chairman tabled a letter from the Chamber of Shipping of British Columbia.

Le 16 juin 1988

Honorable sénateur Langlois
Président du Comité sénatorial
des transports et des communications
Le Sénat
140, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Honorable sénateur,

Au nom de la *Chamber of Shipping of British Columbia*, permettez-moi de vous transmettre, à vous et à vos collègues du Sénat, nos sincères remerciements pour nous avoir donné l'occasion de témoigner devant votre comité le 14 juin 1988.

Nous avons également été très touchés de la gentillesse et de la compréhension de M. André Reny, et nous l'en remercions.

Veuillez agréer, Honorable sénateur, l'expression de nos sentiments respectueux.

Le vice-président
Chamber of Shipping of British Columbia
Brian W. Bland

The Parliamentary Secretary made a statement.

The Honourable Senator van Roggen moved,—

Que le Comité entende le ministre ou son représentant ainsi que des représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia et du International Committee of passenger Lines le 28 juin 1988.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1 juin 1988 entreprend son étude sur le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le Comité se réunisse le Mercredi 29 juin pour poursuivre son étude du projet de loi C-105.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

À 10 h 40 le Comité se réunit à huis clos.

À 10 h 50 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 21 JUIN 1988
(55)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huit clos, à 10 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Doyle, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macquarrie, Stewart, Turner et van Roggen. (7)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Daniel Bélanger, avocat.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude sur le Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1 juin 1988 entreprend son étude sur le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que la réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président annonce qu'il ne pourra plus présider les scéances et dépose sa démission comme président.

L'honorable sénateur Stewart propose,

Que les membres acceptent la démission du président et se réunissent pour consultation avant l'élection d'un nouveau président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

That the Chairman hear the Minister or his representative as well as representatives of the Chamber of Shipping of British Columbia and the International Committee of Passenger Lines, on June 28, 1988.

After debate, the question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee began consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

That the Committee meet on Wednesday, June 29, to resume consideration of Bill C-105.

After debate, the question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Parliamentary Secretary made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 10:40 a.m. the Committee moved *in camera.*

At 10:50 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, JUNE 21, 1988
(55)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 10:10 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Doyle, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macquarrie, Stewart, Turner and van Roggen. (7)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Daniel Bélanger, lawyer.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty-paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee began consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

The Honourable Senator Turner moved,—

That the Committee sit *in camera*, without interpretation or recording services.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Chairman announced that he would no longer be able to chair the Committee's meetings, and tendered his resignation.

The Honourable Senator Stewart moved,—

That the members accept the Chairman's resignation and meet for consultation before electing a new Chairperson.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

Que le sénateur Turner assume l'intérim jusqu'à l'élection d'un nouveau président.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 50 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

That Senator Turner take the Chair until a new Chairman can be elected.

After debate, the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

At 10:50 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 21, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, this morning we have with us Mr. Thacker. I believe Mr. Thacker has a statement to make at this time.

Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: Honourable senators, I appreciate your having put this bill over from last week to today. On reflection, I believe you will agree that, for the most part, the bill is an acceptable compromise between several legitimate interests. However, there is one area that has developed where we have not been able to settle the legitimate differences of view, and that concerns the West Coast cruise industry. Mr. Chairman, I am amazed at how difficult it is for everyone to appreciate the significance of this bill—Bill C-52—as compared with the duty and tax regime, which is a different issue.

Last week the Honourable Gerry St. Germain indicated that a departmental committee would look at the whole question of duty and taxes, and that it would meet during July. He has now been able to arrange for the interdepartmental committee to travel to Vancouver to hold hearings this Thursday and Friday. He has therefore instructed me to come before you and ask you whether or not you would be prepared to adjourn this bill for a further week so that he could return personally next Tuesday and give you the results of those committee meetings. When we sit down and go through this bill in detail we may be able to come up with an arrangement that would give the West Coast cruise industry a larger comfort zone, which I gather is the cliché being tooted about today.

Senator van Roggen: More promises.'

Mr. Thacker: Because there is a legitimate difference of view between the inland cruising trade and the East Coast cruising industry, as compared to the West Coast industry, a further week would be wise in order to give the minister a chance to explore all possibilities that might be available. Therefore, essentiallyy I am asking to you to adjourn your consideration of Bill C-52 for one further week.

Senator van Roggen: Mr. Chairman, I have no objection whatsoever to an adjournment of one week. In fact, Mr. St. Germain was kind enough to telephone me on Friday and mention this possibility to me.

I would like to point out to the committee that the interested parties from Vancouver who were here last week were going to come back to Ottawa today. I advised them not to do so. It is

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 21 juin 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le projet de loi C-52 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit à 9 h 30 pour en étudier la teneur.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin M. Thacker, qui je crois, veut faire une déclaration préliminaire.

M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Honorables sénateurs, je vous remercie d'avoir reporté de la semaine dernière à aujourd'hui l'étude de ce projet de loi. Reéflexion faite, je crois que vous conviendrez que, dans l'ensemble, le projet de loi constitue un compromis acceptable entre plusieurs intérêts légitimes. Il y a toutefois un domaine où nous n'avons pu régler les différences de vues légitimes et je veux parler de la navigations de plaisance sur la côte ouest. Monsieur le président, je suis étonné de voir combien on a du mal à comprendre l'importance de ce projet de loi—le projet de loi C-52, à comparer au régime des droits de douanes et de la taxe d'accise, qui est une toute autre chose.

La semaine dernière l'honorable Gerry St-Germain a annoncé qu'un comité ministériel se pencherait sur toute la question des droits de douanes et des taxes et qu'il se réunirait au cours du mois de juillet. Il a réussi à prendre des dispositions pour que le comité interministériel se rende à Vancouver pour tenir des audiences jeudi et vendredi de cette semaine. Il m'a donc demandé de nous rencontrer afin de vous demander si vous êtes disposés à reporter d'une autre semaine l'étude de ce projet de loi pour qu'il puisse revenir ici lui-même mardi prochain afin de vous faire part des conclusions de ces réunions. Lorsque nous étudierous ce projet de loi en détail, nous pourrons peut-être en arriver à un arrangement qui donnerait à l'industrie des navires de croisières de la côte ouest une plus grande marge de manœuvre, pour reprendre le cliché que l'on entend partout aujourd'hui.

Le sénateur van Roggen: Encore des promesses!

M. Thacker: Etant donné qu'il y a une différence de point de vue légitime entre la navigation de plaisance sur les cours d'eau intérieurs et la navigation de plaisance sur la côte est, à comparer à celle de la côte ouest, il serait sage de reporter l'étude de la question d'une autre semaine afin que le ministre puisse explorer toutes les possibilités qui pourraient s'offrir. Je vous demande donc essentiellement de reporter d'une autre semaine votre étude du projet de loi C-52.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, je ne vois aucune objection à ce que nous reportions la question d'une semaine. En fait, monsieur St-Germain a eu l'amabilité de me téléphoner vendredi et de me faire part de cette possibilité.

Permettez-moi de signaler au comité que les parties intéressées de Vancouver qui étaient ici la semaine dernière devaient revenir à Ottawa aujourd'hui. Je les ai informées de n'en rien

[*Text*]

very different coming from Vancouver to Ottawa than it is coming from Montreal or Toronto, particularly when there are several people involved. Rather than put these people to inconvenience and expense, I would seek the definite agreement of the committee that, subject to what Mr. St. Germain and the government has to say next Tuesday, further opportunity be given to the concerned people from Vancouver to reply to the minister's proposals.

I do not know how that can best be accomplished. I think it is unfortunate that they should have to come such a distance on spec. Perhaps they could be heard the following week. There is the problem of the possibility of adjournment of the Senate. The House of Commons will not be adjourning, and we do not know what the Senate will be doing during the month of July. However, I would just make that observation.

The Chairman: Are there any further comments?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, the government is in the position where it will meet with us again next week and will either ask that the act be passed without amendment, but with certain observations, or it will come up with another compromise. It will be interesting to hear the reaction of the industry, but I do not know how relevant that is.

Senator van Roggen: It may not be relevant to the government, but it may be relevant to the committee. In other words, if the government says, as it has already done, it is are going to make further promises that this is not going to apply, but that it is not going to amend the bill, then I think the committee will want to give very serious consideration to whether or not it will want to recommend an amendment to the bill.

Senator MacDonald (Halifax): From how many witnesses are we going to be hearing? Last week we heard from very articulate witnesses. Will there be one spokesman or two spokesmen?

Senator van Roggen: I am simply saying that they do not know what the government's position is going to be. After the government's position has been put forward, they should be entitled to reply.

Senator MacDonald (Halifax): How many witnesses will be appearing?

Senator van Roggen: I do not know whether it will be one or two witnesses.

Senator MacDonald (Halifax): The clerk of the committee needs instructions. The two organizations we heard from last week were very articulate.

Senator van Roggen: The principle spokesman for the Chamber of Shipping was Mr. Bland.

The Chairman: Mr. Bland is vice-president.

Senator van Roggen: Mr. Bland would be the person I would have in mind, but that would be up to them as to who their principle spokesman should be.

Senator MacDonald (Halifax): That is fine.

The Chairman: Are there any further comments?

[*Traduction*]

faire. C'est une toute autre affaire de venir à Ottawa en provenance de Vancouver que de Montréal ou de Toronto, surtout lorsque plusieurs personnes sont en cause. Plutôt que d'imposer à ces personnes des désagréments et des dépenses, je voudrais que le comité s'engage, selon ce que M. St-Germain et le gouvernement auront à dire jeudi prochain, è inviter de nouveau ces personnes pour qu'elles puissent répondre aux propositions du ministre.

J'ignore quelle serait la meilleure façon de s'y prendre. Il est dommage, à mon avis, de faire venir ces personnes d'aussi loin en fondant sur des spéculations. On pourrait peut-être les entendre la semaine suivante. Par ailleurs, il est possible que le Sénat suspende ses travaux. La Chambre n'ajournera pas, mais nous ne savons pas ce que fera le Sénat au cours du mois de juillet. Voilè tout ce que je voulais dire.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, le gouvernement doit nous rencontrer de nouveau la semaine prochaine soit pour nous demander d'adopter le projet de loi sans amendements, mais accompagné de certaines observations soit pour proposer un autre compromis. Il sera intéressant d'entendre la réaction de l'industrie, mais je ne sais pas dans quelle mesure cela sera pertient.

Le sénateur van Roggen: Il se peut que cela ne soit pas pertinent pour le gouvernement, mais qu'il ou aille autrement pour le comité. Si le gouvernement déclare, comme il l'a déjè fait auparavant, qu'il fera d'autres promesses mais qu'il ne modifiera le projet de loi, je crois alors que le comité étudiera très sérieusement la possibilité d'y recommander un amendement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Combien de témoins allons-nous entendre? La semaine dernière ceux nous avons entendus ont fait un exposé très intéressant. Y aura-t-il un ou deux porte-parole?

Le sénateur van Roggen: Je dis simplement qu'ils ne savent pas quelle sera la position du gouvernement. Une fois que celle-ci sera connue, on devrait leur donner droit de réponse.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Combien de témoins comparaîtront?

Le sénateur van Roggen: Je ne sais pas s'il y aura un ou deux témoins.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le greffier du comité a besoin de directives. Les deux organismes que nous avons entendus la semaine dernière ont envoyés des représentants fort compètents.

Le sénateur van Roggen: Le principal porte-parole de la Chamber of Shipping était M. Bland.

Le président: M. Bland est vice-président.

Le sénateur van Roggen: M. Bland est la personne à laquelle je songerais, mais il leur reviendrait de décider quel serait leur principal porte-parole.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Très bien.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

[*Text*]

Senator van Roggen: Mr. Chairman I will be quite frank. Last week I suggested that the government will, of course, defend legislation, no matter how bad it is, because all governments do. We used to do the same thing, and so do the civil servants. That brought a wry smile to the faces of some people's, but I was not being partisan or insulting to the government when I said that. This legislation obviously has been carefully drafted to encompass the cruise ship industry. We then find that that is not going to wash, because we hear a statement from one minister exempting it for one year to this year. When the government found that it was not enough, it obtained a statement from another minister—a more senior minister—saying that it would not apply, period.

If we are simply going to get more comforting statements of that nature from the minister, such as a further undertaking that the 250-berth limit not be raised even though, under the act, it can be, and so on, then I think the committee will need to consider very carefully whether or not it should take further evidence to determine if it should recommend to the Senate that a piece of bad legislation be passed without amendment on the basis of comforting statements. That cannot be decided without some time elapsing between the government's position being known and the committee's having time to take some further evidence and reflect on it. That is the point I would like to make.

The Chairman: Honourable senators, is it agreed that we will adjourn this bill until next week?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

Ottawa, Tuesday, June 21, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other acts in consequence thereof, met this day at 10.00 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: We will proceed this morning with Bill C-105.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I gather Mr. Thacker will speak to Bill C-105 now?

The Chairman: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): May I ask about the sitting times? We have a meeting tomorrow at two o'clock concerning Bill C-105. Next Tuesday, we will hear from Mr. St. Germain on Bill C-52. We are now into the last week, are we? Can we determine or agree that the last hearing will be June 28?

[*Traduction*]

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, je serai très franc. La semaine dernière, j'ai laissé entendre que le gouvernement défendra à coup sûr la mesure législative peu importe son degré de médiocrité, parce que tous les gouvernements agissent ainsi. Nous faisions la même chose et il en va de même pour les fonctionnaires. Mes propos ont suscité un sourire désabusé chez certaines personnes, mais je ne voulais pas faire preuve de sectarisme ou insulter le gouvernement en disant cela. Cette mesure législative a de toute évidence été soigneusement rédigée de manière à inclure les navires de croisière. Nous découvrons maintenant que cela ne marchera pas parce qu'un ministre a déclaré que cette industrie est exclue pendant un an jusqu'à cette année. Lorsque le gouvernement s'est rendu compte que cela ne suffisait pas, un autre ministre, un ministre plus important, a déclaré que la loi ne s'appliquerait pas, un point c'est tout.

Si le gouvernement compte simplement nous rassurer à coup de déclarations de cette nature du ministre, notamment en s'engageant à ne pas relever la limite de 250 passagers même si, en vertu de la loi, elle pourrait l'être, j'estime alors que le comité aurait intérêt à envisager très sérieusement d'entendre d'autres témoins afin de décider s'il devrait recommander au Sénat d'adopter un mauvais projet de loi sans amendements, en se fondant sur des déclarations réconfortantes. Il ne sourait prendre cette décission sans prendre le temps d'entendre d'autres témoins et de réfléchir à la question à partir du moment où le gouvernement aura fait connaître sa position. C'est le point que je voulais faire ressortir.

Le président: Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord pour que nous suspendions l'étude de ce projet de loi jusqu'à la semaine prochaine?

Des voix: D'accord.

Le comité suspend ses travaux.

Ottawa, le mardi 21 juin 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour en étudier la teneur.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Nous passerons ce matin à l'étude du projet de loi C-105.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je crois savoir que M. Thacker est ici pour présenter le projet de loi C-105 n'est-ce pas?

Le président: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Puis-je m'enquérir au sujet de notre calendrier? Nous tenons une séance demain à 14 heures relativement au projet de loi C-105. Mardi prochain, nous entendrons M. St-Geramin au sujet du projet de loi C-52. Nous en sommes à notre dernière semaine, n'est-ce pas? Ce sera le 28 juin. Pouvons-nous nous entendre pour tenir notre dernière séance le 28 juin?

[*Text*]

Mr. André Reny, Clerk of the Committee: June 28 is for Bill C-105, and there is only one witness; so the meeting will be for only a short period of time. There will then be a clause-by-clause study of the bill.

Senator MacDonald (Halifax): I suspect that Senator van Roggen has quite properly made some suggestions that will require a bit more time. May I suggest that we meet on June 29, the day after we hear from the minister and the witnesses from the west coast? Can we make time on June 29?

The Clerk of the Committee: I will check on that.

Senator MacDonald (Halifax): If you need any help with the whip I would be happy to intercede.

Senator van Roggen: On reflection, Mr. Chairman—I am sorry for interjecting again—in view of the possibility of the Senate's adjourning for some time in July, as we normally do irrespective of the sittings of the House of Commons—because our order papers are clear—and in view of the fact that the task force is meeting in Vancouver this week and some inkling may emerge as to what the government might be suggesting, I am inclined to suggest to the Vancouver people concerned that their spokesman should come down on Tuesday to listen to the minister and make a further statement at that time rather than return following a further week's adjournment, because that will put us into July, which will be awkward for them. My advice to them will be that if they wish to come, they should come next Tuesday.

Senator MacDonald (Halifax): Yes. That is what I assumed would be the case.

Senator van Roggen: If it had not been for the timing, my plea would have been that they are entitled to listen to the minister's statement, reflect on it and come back a subsequent week to respond to it; but that is difficult because of the timing. I think they should probably come next Tuesday.

The Chairman: Mr. Thacker, are you ready to proceed with Bill C-105?

Mr. Blaine Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. It is a privilege once again to appear before you on still another transportation bill—this time, Bill C-105, the Railway Safety Act.

With me this morning, from the department, are Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group; Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety; and Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety.

It is a pleasure to present to you today Bill C-105, the Railway Safety Act. As with other bills that you have had before you on transportation, this bill has had an excellent consultation process. It has been over three years in the making and started well before the Hinton accident. The objectives of the bill are to separate safety regulation from accident investigation and economic regulation, to modernize the railway safety

[*Traduction*]

M. André Reny, greffier du Comité: Nous étudierons le projet de loi C-105 le 28 juin et n'entendrons qu'un seul témoin. La séance ne durera donc pas longtemps. Nous allons ensuite procéder à l'étude article par article du projet de loi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je crois que le sénateur van Roggen a, à juste titre, fait certaines propositions qui exigeront un peu plus de temps. Puis-je proposer que nous nous réunissions le 29 juin, le lendemain de la journée où nous entendrons le ministre et les témoins de la côte ouest? Est-il possible de tenir une séance le 29 juin?

Le greffier du comité: Je vais vérifier.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Si vous avez besoin d'aide pour convaincre le whip, je serai heureux d'intercéder en votre faveur.

Le sénateur van Roggen: Après réflexion, monsieur le président—et je suis désolé de vous interrompre de nouveau—compte tenu du fait que le Sénat va probablement prendre des vacances en juillet, car normalement nous ne suivons pas le calendrier de la Chambre des communes, nos mandats étant bien précis; et vu que le groupe d'étude se réunit à Vancouver cette semaine de sorte que nous aurons peut-être une petite idée des intentions du gouvernement, j'ai tendance à croire que le gens de Vancouver en cause devraient nous envoyer leur porte-parole mardi, afin qu'il présente son exposé après avoir entendu le ministre au lieu d'attendre que nous ayons pris une semaine de vacance, ce qui nous mènera en juillet et à un moment inopportun pour eux. Je leur conseille donc de venir comparaître mardi prochain.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez raison. C'est ce que je prévoyais.

Le sénateur van Roggen: Si le temps ne pressait pas, j'aurais plutôt proposé qu'ils viennent écouter la déclaration du ministre, y réfléchissent et reviennent ultérieurement pour la commenter. Mais nous n'avons pas tout le temps voulu à notre disposition; je crois donc qu'il devrait probablement comparaître mardi prochain.

Le président: Monsieur Thacker, êtes-vous prêt à présenter le projet de loi C-105?

M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. C'est de nouveau un privilège pour moi de comparaître devant votre Comité relativement à un autre projet de loi, cette fois le projet de loi C-105, la Loi sur la sécurité ferroviaire.

M'accompagnent ce matin des fonctionnaires du ministère: M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface; M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire; et M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

C'est un plaisir pour moi de présenter aujourd'hui le projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire. Comme les autres projets de loi relatifs au transport dont vous avez été saisis, celui-ci a fait l'objet d'un excellent processus de consultation. Trois ans ont été consacrés à sa préparation qui a commencé bien avant l'accident de Hinton. Le projet de loi a pour objectifs d'établir, au titre de la sécurité ferroviaire, des règles dis-

[*Text*]

legislation, to streamline the approvals process to make it easier to fund safety improvements and to include railways in the Criminal Code along with marine, air and highway in relation to unsafe and impaired operation.

Mr. Chairman, all interested parties were consulted, and they formed a steering committee that participated over many months in the development of concepts. That committee actually worked on the drafting of the bill.

In terms of the railways, CN, CP, VIA Rail and Algoma Central, representing the smaller railways, played a significant role. Labour was represented by the Canadian Railway Labour Association. The provinces of B.C., Alberta, Saskatchewan, Ontario, Quebec and Newfoundland played an active role. Some municipalities of Canada were represented through the Federation of Canadian Municipalities. Shippers were involved and, particularly, shippers of dangerous commodities. Railway passengers were represented through Transport 2000. Local communities were represented through M-Trac, a well-known interest and lobby group from the Metropolitan Toronto area. The former Canadian Transport Commission—now the National Transportation Agency—and Justice Canada also played a role.

Mr. Chairman, the government has been receptive to the views of both the opposition parties and the witnesses. The bill has been strengthened in several ways as a result of representation at second reading and at committee stage. In particular, many municipalities and the Federation of Canadian Municipalities wanted Part I of the Railway Relocation and Crossing Act retained in order to allow urban railway relocation to take place in the future, and the government agreed to this.

I think honourable senators will know from their reading that Part I had never been used because it is, I think, quite an awkward provision. However, it does have enormous leverage for the cities in their dealings with the railways and, after hearing the evidence, the government agreed that Part I should remain in the bill and it is still, therefore, in the bill.

Clause 18 was strengthened by including powers to control employee assistance programs. This was a Liberal Party amendment that was accepted. The section on medical reporting, clause 35, was altered to require the physician to inform the patient of any report that he may send. This clause was also amended at the suggestion of the NDP and the Canadian Railway Labour Association, to ensure that such information could only be used in proceedings with the consent of the patient.

[*Traduction*]

tinctes de celles qui régissent les enquêtes concernant les accidents ferroviaires et les questions d'ordre économique, de moderniser la Loi sur la sécurité ferroviaire, de rationaliser le processus des approbations afin qu'il soit plus facile de financer l'apport d'améliorations à la sécurité et d'assujettir les chemins de fer aux dispositions du Code criminel relatives à la conduite avec facultés affaiblies s'appliquant aux domaines du transport maritime, aérien et routier.

Monsieur le président, toute les parties en cause ont été consultées et elles ont formé un comité directeur qui a participé pendant de nombreux mois à l'élaboration de concepts. Ce comité a en fait participé à la rédaction du projet de loi.

Les sociétés ferroviaires comme le CN, le CP, VIA Rail et Algoma Central, qui représentaient les plus petites sociétés, ont joué un rôle important à ce titre. Les travailleurs étaient représentés par l'Association des syndicats de cheminots du Canada. Les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario, du Québec et de Terre-Neuve ont également joué un rôle actif et certaines municipalités du Canada étaient représentées par l'entremise de la Fédération canadienne des maires et municipalités. Les sociétés de transport ont également été consultées, plus particulièrement les sociétés de transport de marchandises dangereuses. Les passagers des chemins de fer ont été représentés par le truchement de Transport 2000, les localités par l'intermédiaire de M-Trac, un groupe de lobbyistes bien connu de la région métropolitaine de Toronto. En outre, l'ancienne Commission canadienne des transports, devenue l'Office national des transports, et Justice Canada ont eu un rôle à jouer.

Monsieur le président, le gouvernement s'est montré réceptif aux opinions des partis d'opposition et des témoins. Le projet de loi a été renforcé de plusieurs façons, grâce aux instances présentées à l'étape de la deuxième lecture et à celle de l'étude en comité. De nombreuses municipalités membres de la Fédération canadienne des maires et municipalités préconisaient le maintien de la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer pour permettre l'éventuel déplacement des chemins de fer se trouvant en milieu urbain. Le gouvernement a accédé à leur demande.

Les sénateurs savent sans doute, pour l'avoir lu, qu'on n'a jamais eu recours à la partie I parce qu'elle est à mon avis peu commode. Elle a toutefois beaucoup de poids pour les municipalités qui ont à négocier avec des sociétés ferroviaires et, après avoir entendu leurs témoignages, le gouvernement a décidé de la préserver. Elle se trouve donc toujours dans le projet de loi.

L'article 18 a été renforcé par l'inclusion de pouvoirs visant à régir l'établissement de programmes d'aide aux employés. Cet amendement avait été proposé par le parti libéral et le gouvernement l'a accepté. L'article concernant les renseignements médicaux, l'article 35, a été modifié de façon à ce qu'un médecin soit tenu d'informer le patient des informations médicales qu'il pourrait communiquer. Cet article a été également modifié conformément à la suggestion du NPD et de l'Association des syndicats des cheminots du Canada de sorte que cette information ne soit utilisée au sein de l'appareil jurdiciaire qu'avec le consentement du patient.

[*Text*]

The level of fines in clause 41 was raised at the suggestion of the opposition. The composition of the Railway Safety Consultative Committee was altered to include additional labour members, as well as a representative of the public interest. This was done at the suggestion of the opposition and the labour witnesses. The railways requested that a formal review of the decisions of a railway safety inspector, as of clause 31, should be initiated if this should be requested by the railways. This also was agreed to.

The railways also suggested a number of detailed alterations to Part I, such as being allowed to file proposed engineering standards. Many of these were accepted and have strengthened the bill. In short, Mr. Chairman, the government has listened to members and witnesses and has agreed to many amendments that have strengthened the bill. Many of the witnesses that this committee will be hearing have already participated fully, and I believe they will attest to the full and meaningful consultation that has taken place.

Therefore, Mr. Chairman, I believe that I am in a position to commend the bill to you. I think you will find that there will not be many—if any—amendments. In any event, I doubt very much if there will be any major amendments that will come forth before your committee.

Mr. Chairman, we are prepared to answer any questions as best we can.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Thacker. Honourable senators, are there any questions?

Senator Turner: Mr. Thacker, what is the time period for the implementation of Bill C-105? Over how many years will this bill be implemented and, secondly, do you intend to do it all at once or piecemeal?

Mr. Thacker: I will ask Mr. Churcher if he would comment on that, Mr. Chairman.

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety, Department of Transport: Mr. Chairman, there is provision in the bill to allow us to proclaim parts of the bill, if necessary. However, I think it will be our intention to proclaim it all at one time. I do not think we have a clear time frame at this stage, but the bill could be proclaimed sometime later this year, perhaps in November.

Senator Turner: Mr. Churcher, how many years do you suggest it will take to put this bill into effect?

Mr. Churcher: I am not sure that I fully understand your question, senator.

Senator Turner: Will it take one year, two years, three years?

Mr. Churcher: The entire bill can be proclaimed by the end of this year. Also, there is provision in the bill for all rules and regulations that are currently being made either by the former Canadian Transport Commission or the new National Trans-

[*Traduction*]

Les amendes faisant l'objet de l'article 41 ont été haussées conformément à la suggestion de l'opposition. Nous avons, par ailleurs, modifié la composition du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire afin qu'il compte un plus grand nombre de représentants d'organisations ouvrières et un représentant du public, selon la proposition faite par l'opposition et les témoins des organisations ouvrières. Les sociétés ferroviaires ont demandé que les décisions d'un inspecteur de la sécurité ferroviaire, article 31, puissent être revues à leur demande. Le gouvernement a également accepté cette proposition.

Les sociétés ferroviaires ont également demandé l'apport d'un certain nombre de modifications détaillées à la partie I, de sorte qu'elles aient le droit de déposer leur projet de normes techniques. Un grand nombre de ces modifications ont été acceptées et ont renforcé le projet de loi. En bref, monsieur le président, le gouvernement a prêté l'oreille aux députés et aux témoins et a accepté un grand nombre des modifications qu'ils ont proposées pour renforcer le projet de loi. Nombre des témoins que le Comité va entendre ont déjà participé pleinement au processus et ils pourront certainement vous parler de ces importantes consultations qui ont eu lieu.

Je crois donc, monsieur le président, être en position de faire l'éloge du projet de loi. Vous constaterez sans doute que peu ou pa d'amendements seront proposés. Si toutefois des amendements étaient proposés, je doute fort qu'il y ait des amendments de fond.

Monsieur le président, nous sommes prêts à répondre aux questions du mieux que nous le pouvons.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Thacker. Honorables sénateurs, y a-t-il des questions?

Le sénateur Turner: Monsieur Thacker, quel est le calendrier de mise en application du projet de loi C-105? Sur combien d'années s'échelonne-t-il et entendez-vous en appliquer toutes les parties en même temps ou procéder par étapes?

M. Thacker: Je vais demander à M. Churcher de bien vouloir répondre à cette question, monsieur le président.

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports: Monsieur le président, l'une des dispositions du projet de loi nous permet de procéder par étapes. Je crois toutefois que nous entendons en proclamer toutes les dispositions à la fois. Je ne pense pas que nous ayons établi de calendrier précis à cet effet, mais le projet de loi pourrait, selon moi, être proclamé d'ici la fin de l'année, peut-être en novembre.

Le sénateur Turner: Monsieur Churcher, combien d'années faudra-t-il pour que l'ensemble de ce projet de loi soit mis en vigueur?

M. Churcher: Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question, sénateur.

Le sénateur Turner: Un an, deux ans, trois ans?

M. Churcher: L'ensemble du projet de loi pourra être proclamé d'ici la fin de l'année. En outre, une disposition du projet de loi prévoit le maintien des règles et règlements actuellement établis par la Commission canadienne des transports ou le nou-

[*Text*]

portation Agency, such as any engineering requirements or regulations for crossing protection, or a uniform code of operating rules. In other words, any rules and regulations that are currently in place will stay in place under the new bill, until such time as they may be revoked, so that there will be a gradual transition.

Senator Turner: How soon do you expect that the railway employees who operate the trains will have to go into the rule car and how long a period will they stay in the rule car under the new rules?

Mr. Churcher: I am not completely familiar with the period of time that employees have to go into the rule car at the moment. However, the time frame will be precisely the same in the future as it is at the moment. In other words, those requirements for qualifying employees will remain the same.

Senator Turner: It is usually for one day and sometimes you have to do it twice. However, suppose that employees have to write the rules every three years and an employee does not get the required 95 per cent—by the way, will that figure still be in effect?

Mr. Churcher: Yes.

Senator Turner: In other words, if an employee does not pass with a 95 per cent mark, they will throw him out of the service?

Mr. Churcher: That is correct.

Senator Turner: When will this change take effect?

Mr. Churcher: I am sorry, senator, I do not know what you mean.

Senator Turner: How soon will the change take place?

Mr. Churcher: Senator, it is taking place all of the time.

Senator Turner: I am talking about under the new act, Bill C-105?

Mr. Churcher: There will be no change to that requirement.

Senator Turner: In other words, the employees will have to write the rules every three years?

Mr. Churcher: Yes. We feel that this is something that is now working well, and we do not see any reason to make any changes to it.

Senator Turner: Are you aware that at some terminals on the CNR, the carmen will be working seven days a week, 24 hours a day, and it is possible that there will be only one carman per shift because they do not have enough carmen. Is that safety, in your opinion? On some shifts there will be no carmen. If people are working in the yard and they have to go to the main line and the train is going through Sarnia, for example, who is going to give that train a running inspection?

Mr. Churcher: At the moment, the National Transportation Agency has requirements for inspecting trains at various terminals. This procedure has to be established by the railways

[*Traduction*]

vel Office national des transports, concernant notamment les normes techniques, la protection aux passages à niveau ou un code uniforme de règles d'exploitation. Bref, les règles et règlements qui existent à l'heure actuelle demeureront en vigueur après l'adoption du projet de loi jusqu'à ce qu'ils puissent être révoqués. Il y aura donc une transition graduelle.

Le sénateur Turner: A quelle fréquence les conducteurs devront-ils retourner dans le simulateur et combien de temps devront-ils y demeurer conformément aux nouvelles règles?

M. Churcher: Je ne sais pas à quelle fréquence ils doivent à l'heure actuelle retourner dans le simulateur. Cela ne changera toutefois pas. Les exigences au titre des qualifications des employés demeureront les mêmes.

Le sénateur Turner: Ils doivent actuellement y passer une journée et y retourner parfois une deuxième fois. Supposons cependant que les employés doivent se soumettre aux examens tous les trois ans et que l'un d'entre eux n'obtienne pas la note de 95 p. 100. Soit dit en passant, cette règle sera-t-elle toujours en vigueur?

M. Churcher: Oui.

Le sénateur Turner: Si un employé n'obtient pas la note de 95 p. 100, il sera congédié?

M. Churcher: C'est exact.

Le sénateur Turner: Quand ce changement entrera-t-il en vigueur?

M. Churcher: Je suis désolé, monsieur le sénateur, je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

Le sénateur Turner: Ce changement aura-t-il bientôt lieu?

M. Churcher: Monsieur le sénateur, cette façon de procéder tient toujours.

Le sénateur Turner: Je parle de la mise en vigueur de la nouvelle loi, le projet de loi C-105?

M. Churcher: Le projet de loi ne modifie pas cette exigence.

Le sénateur Turner: Les employés devront donc subir ces examens tous les trois ans?

M. Churcher: Oui. Cette façon de procéder donne de bons résultats et nous ne voyons pas pourquoi nous y apporterions des changements.

Le sénateur Turner: Êtes-vous conscient que les wagonniers affectés à certains complexes ferroviaires du CNR devront travailler sept jours par semaine, 24 heures par jour, et qu'il n'y aura peut-être qu'un seul employé par poste de travail, étant donné leur petit nombre. Peut-on réellement parler de sécurité ferroviaire à votre avis? Sur certains postes, il n'y aura pas de wagonniers. Si des employés travaillent dans le triage et doivent se rendre sur la voie principale alors que le train traverse Sarnia, par exemple, qui va pouvoir effectuer une inspection en marche?

M. Churcher: L'Office national des transports exige à l'heure actuelle que les trains soient inspectés à diverses gares. Les sociétés ferroviaires ont établi cette règle et l'Office l'a

[*Text*]

and agreed to by the agency. In this case, senator, the same thing applies. If the railways are not adhering to inspection requirements, there will be the power, as there is at the moment, for railway safety inspectors to examine the safety procedures, inspection procedures, and so on. If these procedures are not found to be adequate, the railways will be required to upgrade their inspections.

Senator Turner: That is not happening at the moment; let's be honest about it. You have been around the railways a long while, as have I. The railroad companies cut corners just as do the railway employees. Sometimes we can get lucky and get away with cutting those corners.

The posted speed limit on the 401, for example, is 60 miles an hour. Do you drive 60 miles an hour on the 401? If someone drives faster than 60 miles an hour, he is breaking the law—and we all do it, right? You were a former railroader, Mr. Churcher. Sometimes you gambled and sometimes you lost; let's be honest. The rulebook and Bill C-105 protect the company.

Mr. Churcher: Senator, I do not want to go on record on anything to do with what I may have done in the past, but—

Senator Turner: But you did it.

Mr. Churcher: —as far as inspections are concerned, at the moment the National Transportation Agency does have requirements on the frequency and type of inspection that must be carried out by the railways. This was reinforced quite recently with a decision on cabooseless trains. These requirements are in place. If there is any indication that they are not being met, we would be pleased to take it up with the National Transportation Agency. When the legislation is passed, the Minister of Transport will become responsible for ensuring that his regulations and inspection requirements are being adhered to by the railways. There are provisions, as I said, as to inspector compliance.

One thing we can do with this legislation is to increase inspections for compliance in the areas you are looking at. I think we will be able to direct greater resources to these areas. In addition, if the railways are not doing what they should be doing, there are provisions by which to ensure that they can be made to do it; they can be fined.

Senator Turner: Most employees think that the National Transportation Agency will do nothing but rubberstamp whatever the railroads want. You know what happens and so do I; we are not solving anything by implementing this part of Bill C-105.

Mr. Churcher: We feel that we have adequate powers under this legislation to ensure that the railways do comply with what is required of them.

Senator Turner: How many times per year does a railway inspector go into a terminal now?

Mr. Churcher: I cannot answer that question, senator. I can probably provide an answer for you in due course, but I cannot do so at the moment.

[*Traduction*]

acceptée. Encore une fois, sénateur, la situation est la même. Si les sociétés ferroviaires n'adhèrent pas aux règles d'inspection, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire auront le pouvoir, comme à l'heure actuelle, d'examiner notamment les procédures de sécurité et d'inspection. S'ils ne jugent pas ces procédures adéquates, les sociétés ferroviaires seront tenues de les améliorer.

Le sénateur Turner: Soyons honnêtes, rien de cela ne se produit à l'heure actuelle. Vous connaissez les chemins de fer aussi bien que moi. Les sociétés ferroviaires contournent la loi, tout comme ses employés. Cela réussit parfois et passe inaperçu.

La limite de vitesse sur la route 401 est de 60 milles à l'heure. Conduisez-vous à 60 milles à l'heure sur la 401? Si quelqu'un conduit plus vite que 60 milles à l'heure, il enfreint la loi—Nous le faisons tous, n'est-ce pas?—Vous avez déjà travaillé auprès des sociétés ferroviaires, monsieur Churcher. Vous avez parfois pris des chances et vous avez parfois perdu. Soyez honnête. La réglementation et le projet de loi C-105 protègent les sociétés.

M. Churcher: Monsieur le sénateur, je ne veux pas parler ici de choses que je pourrais avoir faites par le passé, mais . . .

Le sénateur Turner: Mais vous l'avez fait.

M. Churcher: . . . en ce qui concerne les inspections, l'Office national des transports a adopté des règles régissant la fréquence et le type des inspections qui doivent être effectuées par les sociétés ferroviaires. Elle a même rendu une décision récemment relativement aux trains sans wagon de queue. Ces règles sont en vigueur. Si l'on a des raisons de croire qu'elles ne sont pas respectées, nous serions heureux d'en informer l'Office national des transports. Une fois le projet de loi adopté, le ministre des Transports sera chargé de voir à ce que ces règlements et exigences d'inspection soient respectés par les sociétés ferroviaires. Je le répète, il existe des dispositions pour assurer l'application de ces règlements et exigences.

Ce projet de loi peut entre autres nous permettre d'accroître les exigences au titre des inspections dans les domaines que vous mentionnez. Je crois que nous serons en mesure d'affecter plus de crédits à ces domaines. En outre, si les sociétés ferroviaires ne respectent pas la loi, des dispositions pourront permettre de remédier à la situation: l'imposition d'amendes.

Le sénateur Turner: La plupart des employés estiment que l'Office national des transports va se contenter d'accéder à la demande des sociétés ferroviaires. Vous savez aussi bien que moi ce qui se passe: cette partie du projet de loi C-105 ne résout aucun problème.

M. Churcher: Selon nous, le projet de loi confère suffisamment de pouvoirs pour faire en sorte que les sociétés ferroviaires respectent les exigences de la loi.

Le sénateur Turner: Combien de fois par année un inspecteur de la sécurité ferroviaire visite-t-il les installations terminales?

M. Churcher: Je suis incapable de vous répondre, sénateur. Je pourrais probablement trouver les données en faisant un peu de recherches, mais pour l'instant c'est impossible.

[*Text*]

Senator Turner: An inspector will go into a terminal once or twice a year, unless an employee complains. That is what has happened down through the years. I know that I rode rough engines, and the only way I could get any action was to send a telegram to the Minister of Transport in Ottawa. Then everyone got moving and did something about it.

Mr. Churcher: We feel, senator, that by directing the focus of Bill C-105 away from the strong emphasis on engineering requirements that currently exists in the Railway Act toward the transportation end of things, the operating type of problems, we will be able to give more attention to these areas that you have mentioned, inspections and so on. There is another thing that I do not think should be forgotten, which is that the railways are using a lot of high technology equipment—hot box detectors, dragging equipment detectors, and so on—that assist in performing the visual inspections you are talking about.

Senator Turner: Many of these things are mechanical, or electrical and sometimes they fail.

Mr. Churcher: Yes, and in that event there are procedures that the railway must follow. If it is not possible to conduct an inspection at the right mileage on a cabooseless train, for example, I believe the train must travel at a reduced speed until it can be given a proper inspection. These things are taken into account now.

Senator Turner: Are hot box detectors 100 per cent effective?

Mr. Churcher: No, they will fail from time to time. As I have said, there are procedures to follow if that happens.

Senator Turner: How many railway inspectors are there in the province of Ontario right now and how many will be employed in this province when Bill C-105 comes into effect?

Mr. Churcher: I cannot answer that question, senator. I can, however, provide details to you at another time.

Senator Turner: Will you hire any new railway inspectors and, if so, what sort of background will they have?

Mr. Churcher: At this stage, I cannot say whether we will hire more inspectors. Over the long term, I imagine we will. As to their qualifications, we certainly need bright and clever people. We also need people with some railway experience. As you know, Senator Turner, there is a continuing debate on this point: Do we need candidates for this position who have had a lot of railway experience? Such people may not necessarily be the best type to hire. I think, in hiring inspectors, that we need to ensure that there is a balance between railway experience and technical capabilities.

Senator Turner: Will an inspector have to have the same qualifications as have been in place for many years—five years' experience as an official of some railroad in Canada, for example—or have they been done away with under this rule?

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Je puis vous dire qu'un inspecteur se rend au terminus une ou deux fois par année, à moins qu'un employé ne dépose plainte. C'est ainsi depuis des années. D'expérience, ayant moi-même en des problèmes avec des locomotives, je sais que la seule façon de faire bouger les choses était d'envoyer un télégramme au ministre des Transports, à Ottawa. C'était alors le branle-bas, et on obtenait des résultats.

M. Churcher: Sénateur, nous croyons qu'en mettant l'accent du projet de loi C-105 sur le transport comme tel, c'est-à-dire sur les problèmes d'exploitation, plutôt que sur les exigences techniques, comme c'est le cas actuellement dans la Loi sur les chemins de fer, nous pourrons faire des améliorations dans les domaines que vous venez de mentionner, c'est-à-dire les inspections, etc. Autre chose qu'il ne faudrait pas, à mon avis, oublier, les chemins de fer utilisent beaucoup de matériel de haute technologie—les détecteurs de boîte chaude et d'appareillage traînant, par exemple—qui facilite les inspections visuelles dont vous parlez.

Le sénateur Turner: Une grande partie de ce matériel est soit mécanique soit électrique, de sorte qu'il faut s'attendre à des pannes.

M. Churcher: Effectivement. Des consignes sont alors prévues: par exemple, s'il n'est pas possible d'effectuer l'inspection d'un train sans fourgon de queue au moment voulu, si je ne m'abuse, le train doit rouler moins vite jusqu'à ce qu'il ait été convenablement inspecté. On tient maintenant compte de ces choses.

Le sénateur Turner: Les détecteurs de boîte chaude sont-ils à 100 p. 100 efficaces?

M. Churcher: Non, de temps à autre, ils sont défectueux. Comme je l'ai dit, en pareil cas, des consignes exixtent.

Le sénateur Turner: Combien d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire y a-t-il en Ontario actuellement et combien seront employés dans cette province lorsqu'entrera en vigueur le projet de loi C-105?

M. Churcher: Il m'est impossible de vous répondre, sénateur. Je pourrais vous donner des précisions plus tard.

Le sénateur Turner: Avez-vous l'intention d'engager de nouveaux inspecteurs de la sécurité ferroviaire et, le cas échéant, quel genre de personnes rechercherez-vous?

M. Churcher: A ce stade, je ne puis affirmer que nous augmenterons les effectifs. A long terme, j'imagine que nous le ferons. Quant à leur compétence, nous avons certes besoin de personnes intelligentes. Nous avons également besoin de personnes ayant une certaine expérience des chemins de fer. Comme vous le savez, sénateur Turner, le débat à ce sujet persiste: l'expérience des chemins de fer est-elle essentielle? Peut-être ces candidats ne sont-ils pas les plus indiqués pour ce genre de travail. Les inspecteurs devront, je crois, allier expérience et capacité technique.

Le sénateur Turner: L'inspecteur aura-t-il le même genre de compétences qu'auparavant—cinq ans d'expérience à l'emploi d'une compagnie de chemins de fer au Canada, par exemple—

[*Text*]

Mr. Churcher: That requirement is contained in the legislation. I think that inspectors will be of a number of disciplines. They may be qualified in a specific area or in a number of areas of expertise. An inspector could have particular skill in mechanical locomotives, for example, or he could be a rules and operating person; he could also be a civil engineer.

Senator Turner: Do you believe that railway carmen and sectionmen are important people on the railroad? Most railroaders believe that they are the most important people on a railroad.

Mr. Churcher: They certainly help to make the railway run.

Senator Turner: Well, a lot of carmen and sectionmen have been cut in the last few years. You know that and I know it. In the past, five or six sectionmen looked after ten miles of railway. They were important people and were proud to do their jobs. Competitions were held, and I can remember that my section was the best at one time. I polled the president of the Union Pacific Railway. He talked to us in Sarnia and said that the roadbed on the CNR and CPR is the best in North America. We were all pretty proud of that; but you cannot say that today.

Mr. Churcher: With respect, senator, we have two very good railways in Canada. The CP has been the safest railroad in North America, including the Union Pacific, for 7 out of the last 11 years. CN has fallen within the top five or six in the same time period. I still believe that we run an extremely safe railway system. The ways in which we do it may not be the same as those that were used in the past. Track maintenance is much more highly mechanized, as is the inspection procedure, but I think that the statistics, as they show trends and as they show comparisons with other railways, will indicate that we still have extremely good railways in Canada.

Senator Turner: Are you aware that Procar, at Sarnia, builds cars, cleans them out and maintains them? I believe cars are built in Oakville, as well, and are maintained in Sarnia. I have been informed that not one of those employees is a qualified railway carman, yet those employees are inspecting and fixing cars. On the railroads, employees must have an apprenticeship of four or five years before they can become a first class carman. Why does this rule not apply to the maintenance of cars in Sarnia?

Mr. Churcher: Before that car can move on the railway, senator, which falls under federal government jurisdiction, it must pass the inspection requirements of the railway that will accept it. In this case, it is the railway's responsibility to inspect the car to make sure that it conforms to the requirements.

[*Traduction*]

ou ces exigences ont-elles été mises de côté dans les nouvelles règles?

M. Churcher: La loi prévoit ces exigences. Je crois que les inspecteurs devront venir d'un certain nombre de disciplines. Ils devront peut-être avoir des titres de compétence dans un domaine précis ou dans plusieurs domaines. Un inspecteur pourrait connaître particulièrement bien les locomotives mécaniques, par exemple, ou être expert des règles et des modes d'exploitation; par ailleurs, il pourrait être ingénieur civil.

Le sénateur Turner: Les wagonniers et les sectionnaires ont-ils leur importance? La plupart des cheminots les considèrent essentiels à la bonne marche d'un chemin de fer.

M. Churcher: Ils contribuent certainement à faire rouler les trains.

Le sénateur Turner: Beaucoup de postes de wagonniers et de sectionnaires ont été éliminés au cours des dernières années. Vous le savez tout autant que moi. Dans le passé, il fallait cinq ou six sectionnaires pour entretenir dix milles de voie ferrée. Ils tiraient grande fierté de ce travail. Des concours avaient lieu, et je me souviens que ma section avait remporté la palme à un moment donné. J'ai interrogé le président de l'Union Pacific Railway. Lors d'une rencontre à Sarnia, il a affirmé que la plate-forme des voies utilisées par le CN et le CP est la meilleure d'Amérique du Nord. Nous en étions tous assez fiers, mais on ne peut faire de telles affirmations aujourd'hui.

M. Churcher: Sauf le respect que je vous dois, sénateur, nous avons deux excellents chemins de fer au Canada. Celui du CP a été le plus sûr en Amérique du Nord, la compagnie Union Pacific comprise, pendant sept des onze dernières années. Le CN est tombé au cinquième ou sixième rang durant la même période. Je demeure convaincu que notre transport ferroviaire est extrêmement sécuritaire. Nous ne le faisons peut-être pas de la même façon qu'auparavant. L'entretien de la voie est beaucoup plus mécanisé, tout comme la méthode d'inspection, mais les données statistiques, dans la mesure où elles font ressortir les tendances et établissent des comparaisons avec d'autres chemins de fer, révéleront que nos chemins de fer sont extrêmement bons au Canada.

Le sénateur Turner: Saviez-vous que Procar, à Sarnia, construit des wagons, les nettoie et les entretient? Je crois savoir que des wagons sont également construits à Oakville et entretenus à Sarnia. Si j'ai bien compris, pas un de ces employés n'est un wagonnier en titre, et pourtant ce sont eux qui font les inspections et les réparations. Sur les chemins de fer, les employés doivent subir un apprentissage de quatre ou cinq ans avant de pouvoir passer wagonnier de premier ordre. Pourquoi cette règle ne s'applique-t-elle pas à l'entretien des wagons à Sarnia?

M. Churcher: Avant de pouvoir se déplacer sur la voie ferrée qui est de compétence fédérale, le wagon doit satisfaire aux critères d'inspection du chemin de fer qui l'acceptera. Dans le cas présent, c'est au chemin de fer qu'il appartient d'inspecter le wagon afin de s'assurer qu'il est conforme.

[*Text*]

Senator Turner: For many years, American cars coming to Canada at Fort Erie or Windsor, for example, were in bad shape. I am still told that American cars are not in the best of shape. If an accident occurs, it often involves an American car—in fact, that car has usually been the cause of the accident. What are you doing about this situation? When answering your question, please keep in mind that I have been asked by the railway employees to put these questions to you, sir; I am not trying to confuse you or to do anything else.

Mr. Churcher: The same remarks I gave in answer to your previous question apply. As soon as that car hits the interchange with the Canadian railroad, the regulations apply in the same way as the NTA regulations apply at the moment. The railway accepting that car is responsible for ensuring that it conforms to the minimum freight car standards.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Do you have statistics showing the number of accidents or incidents of Canadian lines attributable to cars owned by Canadian railway companies in comparison with cars owned by American railway companies?

Mr. Churcher: I am not sure whether we have that information. Certainly we could look for it. I am not sure that the statistics are kept in that fashion, but I shall see if we can find them.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): If you have those statistics, they would be revealing as to the efficacy of inspections at points where the American cars begin to move on Canadian lines. Such statistics should be easily compiled and would be quite useful as a check on inspections.

Senator Turner: Clause 51 refers to the review of the operations of this act. Does that exercise include a review of the regulations? I have asked for the regulations, and I have not received them yet. As I said before, sometimes the thrust of a bill changes after the rules and regulations put in place by order in council come into play.

Mr. Churcher: The wording in clause 51 refers to a comprehensive review of the operations of this act. I would read that clause as being wide enough to cover the regulations that have been made and the way in which the railways have operated since the act has come into force. In terms of safety and whether there has been an improvement or a detriment to safety and any other matters that are germane, I do not think there is any restriction in that clause, and I would imagine that the regulations will be covered. As I mentioned previously with regard to the regulations we propose to pass, the existing regulations will remain in place during the transition period. There will not be a large number of new regulations put in place to come into effect all at once on the day of proclamation.

One of the key changes to be made early on is the change to the uniform code of operating rules, and the railways and labour I understand, are working on them at the moment. They could be ready for implementation shortly after the bill is proclaimed. One of the things Mr. Justice Foisy pointed out following the Hinton accident inquiry was that it is currently

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Pendant longtemps, les wagons américains entrant au Canada à Fort Erié ou à Windsor, par exemple, étaient en très mauvais état. Semblerait-il qu'ils ne soient pas beaucoup mieux aujourd'hui. Lorsqu'un accident se produit, un wagon américain est souvent en cause, en fait il est habituellement la cause de l'accident. Que faites-vous pour rectifier cette situation? Avant de répondre, veuillez vous rappeler que ce sont les cheminots qui m'ont demandé de vous poser la question, monsieur; je n'essaie pas de vous mettre des bâtons dans les roues, ou quoi que ce soit.

M. Churcher: Je vous réponds de la même manière que j'ai répondu à la dernière question. Dès que le wagon change de réseau pour emprunter celui du Canada, le règlement s'applique de la même manière que s'appliquait la Loi nationale sur les transports. Le chemin de fer acceptant le wagon est responsable de s'assurer qu'il est conforme aux exigences minimales visant les wagons à marchandises.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pouvez-vous nous fournir des chiffres révélant le nombre d'accidents ou d'incidents survenus sur des voies canadiennes attribuables à des wagons appartenant à des chemins de fer canadiens et à des chemins de fer américains?

M. Churcher: J'ignore si nous avons cette information. Nous pourrions certainement faire des recherches. Je ne suis pas sûr que nous dressions une telle statistique, mais je verrai si elle existe.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Si une telle statistique existe, elle pourrait être fort éloquente quant à l'efficacité des inspections aux points d'entrée des wagons américains au Canada. De telles données devraient être faciles à réunir; elles seraient très utiles.

Le sénateur Turner: L'article 51 du projet de loi prévoit un examen de l'application de cette loi. Cela comprend-il le règlement d'application? J'ai demandé à le recevoir, mais je n'en ai pas reçu d'exemplaire encore. Comme je l'ai déjà mentionné, il arrive que l'orientation d'un projet de loi change après l'entrée en scène de règlements près par décret du conseil.

M. Churcher: Le libellé de l'article 51 précise «un examen complet de l'application de cette loi». D'après moi, la formulation est assez générale pour comprendre les règlements d'application et la façon dont les chemins de fer sont exploités depuis son entrée en viqueur. Quant à l'incidence sur la sécurité, à savoir s'il y a eu amélioration ou détérioration et d'autres questions secondaires, je ne crois pas qu'il y ait de restrictions dans cet article du projet de loi et j'imagine que le règlement est compris. Comme je l'ai déjà mentionné lorsque je parlais du règlement que nous projetons de faire adopter, le règlement existant demeure en place durant la période transitoire. Il n'y aura pas tant de nouveaux règlements qui entreront en vigueur le jour même de la proclamation.

Un des principaux changements, dès le début, est l'introduction du code uniforme des règles d'exploitation et, si j'ai bien compris, les chemins de fer et les syndicats y travaillent en ce moment même. Ce code pourrait être mis en application peu de temps après la proclamation de la loi. Le juge Foisy a fait ressortir, à la suite de son enquête sur la collision de trains à

[*Text*]

difficult to make changes to the operating rules. We have changed the whole way of approving those rules to make it simpler to make these sorts of changes.

Senator Turner: Mr. Justice Foisy also said that there was no booze or drugs involved in the accident. He said that there was a lack of sleep. I don't know when you hired on the railroad, but I hired on in 1940. It was my experience that all the safety rules went out the window when there were not enough employees available, and therefore you did not get much rest. You rested on the road. We would be going a distance of 120 miles in 24 hours. We would be put on sidings, and that is the way things operated. They would also threaten to fire you if you refused duty. So rules and regulations are one thing. We had to sign an appearance sheet, which stated that you had sufficient rest. What is sufficient rest—6 hours, 8 hours, 10 hours, 12 hours?—when you have been away for three or four days? What will happen if another war breaks out? During the last two wars, the railroads carried the load—the troops, poison gas, you name it—and we did not get much rest. So what is sufficient rest?

Mr. Churcher: I do not condone sleeping in the cab of the locomotive. Following the Hinton inquiry, the then Canadian Transport Commission, along with the railways and the main railway labour unions, implemented an interim order which set out periods of rest that must be observed by everyone in an operating capacity. I do not have the details here, but certainly the rest periods depend on the time worked. For example, if you have worked eight hours or less, you have to have at least six hours of rest before you can take up another tour of duty. If you have worked more than eight hours, I believe you have to have ten hours of rest. Adequate rest is established by regulation. The order took effect April 2, 1987 and to the best of my knowledge it is working well. We are monitoring the system, and there will be further discussions between government, railways and railway labour unions as to what the final form of the order should take. Certainly, these orders contain a rest requirement that did not exist before.

Senator Turner: During the war we would be ordered out of Mimico to London, Niagara Falls or Sarnia via Guelph. If you went from Mimico to Scarborough, you would lay over there for 12 hours, and it would be another eight hours getting back to Mimico and hitting the main line. They can do anything they want to once they get you out there. Once you sign the sheet, you are the goat if anything happens. Rules are rules, but they will not follow them. You know that and so do I. If you are called up and you refuse, you are the goat if something happens.

Mr. Churcher: That would be a clear violation of the legislation.

[*Traduction*]

Hinton, qu'il est difficile actuellement de modifier les règles d'exploitation. Nous avons modifié toute la façon d'approuver ces règles afin de faciliter ce genre de changement.

Le sénateur Turner: Le juge Foisy a également déclaré que la boisson et les drogues n'étaient pas en cause dans cet accident. Il l'a plutôt attribué à un manque de sommeil. Je ne sais pas quand vous avez commencé à travailler pour les chemins de fer, mais j'ai moi-même commencé en 1940. Je sais d'expérience que les consignes de sécurité présent bien peu lorsqu'il n'y a pas suffisamment d'employés, de sorte qu'il n'était pas beaucoup question de se reposer. On se reposait en route. Nous parcourions 120 milles en 24 heures. On nous plaçait sur une voie d'évitement, c'était aussi simple que cela. De plus, on nous menaçait de licenciement quand nous refusions de reprendre le service. Donc, les règlements sont sans grand impact. Il fallait signer une feuille de présence comportant une mention selon laquelle l'employé la signant avait eu suffisamment de repos. Que considère-t-on une période suffisante—six heures, huit heures, dix heures, 12 heures?—après trois ou quatre jours sur la voie? Qu'arriverait-il si une autre guerre se déclarait? Durant les deux dernières guerres, les chemins de fer ont tout transporté, les troupes, les gaz toxiques, pour n'en nommer que quelques-uns, nous n'avions pas beaucoup de temps pour nous reposer. Qu'appelle-t-on repos suffisant?

M. Churcher: Je ne sanctionne pas le sommeil dans la cabine de la locomotive. Après l'enquête sur l'accident de Hinton, la Commission canadienne des transports, ainsi qu'elle s'appelait, de concert avec les chemins de fer et les principaux syndicats de cheminots, a mis en œuvre une ordonnance provisoire établissant des périodes de repos obligatoire pour tous ceux qui sont affectés à l'exploitation. Je ne dispose pas des détails ici avec moi, mais ces périodes sont certes fonction des heures de travail effectuées. Par exemple, si vous avez travaillé huit heures ou moins, vous avez droit à au moins six heures de repos avant de reprendre le service. Si vous avez travaillé plus de huit heures, vous aurez droit à dix heures de repos, je crois. Le règlement établit les périodes de repos convenables. L'ordonnance à pris effet le 2 avril 1987 et, que je sache, il n'y a pas eu de problème depuis lors. Nous assurons le suivi du régime, et d'autres entretiens auront lieu entre le gouvernement, les chemins de fer et les syndicats de cheminots afin d'en fixer la forme définitive. Assurément, ces ordonnances imposent une période de repos qui n'existait pas auparavant.

Le sénateur Turner: Durant la guerre, il fallait se rendre de Mimico à London, à Niagara Falls ou à Sarnia, en passant par Guelph. Ainsi, après un voyage de Mimico à Scarborough, on pouvait attendre jusqu'à 12 heures avant de repartir pour Mimico et de reprendre la voie principale, ce qui représente 8 autres heures de travail. Une fois que vous êtes sur la voie, on peut faire de vous ce que l'on veut. En effet, la feuille de présence signée, c'est vous qui ferez les frais de tout incident. Le règlement existe, mais il n'est pas respecté. Vous le savez, tout aussi bien que moi. Si on vous rappelle au travail et que vous refusez, c'est vous qui serez sacrifié.

M. Churcher: Cela serait une nette contravention à la loi.

[*Text*]

Senator Turner: We had rules and regulations before, but nothing was done about the violations.

Mr. Churcher: There were no hours of rest before.

Senator Turner: The sheet that you signed said that you had had sufficient rest, that you were not under the influence of booze and that you were familiar with the road that you would be travelling over. That is the sheet they presented in court if you were charged with manslaughter. Once the railroad is involved in war operations, the rules go out the door. You know that and I know that.

Mr. Churcher: All I would like to say is that I hope that we do not get back into that situation. We have been aware of the difficulties of ensuring that employees take adequate rest. We have taken action to ensure they take adequate rest, and to the best of my knowledge it is working. If the situation were to change, the regulations would still be there. If the rules were being bent, it would be in clear violation of the legislation, and there are penalties for such violation.

Senator Turner: I come back to my question: What is sufficient rest? If you go from Sarnia to MacMillan Yard in Toronto, the conductor gets off at the administration building but the head-in crews do not get back for another two hours. So, if eight hours is considered sufficient rest, there are two hours out of eight that you are not sleeping.

Mr. Churcher: This has been defined in the regulations.

Senator Turner: The employees tell me that things operate differently. I am bringing these concerns to your attention. You can have all the rules and regulations you want, but you know what actually happens. If they call you and say they have a train and are short of men, you have to go.

Mr. Churcher: You cannot go.

Senator MacDonald (Halifax): What happens to the protection provided by the unions when the company leans on employees and says that you have had enough rest?

Senator Turner: First, you are suspended. Then you are assessed demerit marks. There is an arbitration hearing in Montreal where you may win or you may lose.

Senator MacDonald (Halifax): Will the brotherhood make these same points that you are making? Are we hearing the brotherhood here?

Senator Turner: You are hearing the brotherhood. Some of the brotherhood officials and employees claim that this legislation only goes part way and not as far as they would like to see it go.

Senator MacDonald (Halifax): They were part of this consultation.

Senator Turner: But they did not get everything they wanted and that is the concern.

When you review the act and the regulations, is it possible that matters not dealt with in the bill could be included in the bill by way of rules and regulations?

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Les règlements existaient déjà, pourtant rien n'a jamais été fait à ce sujet.

M. Churcher: Des périodes de repos n'étaient pas prévues.

Le sénateur Turner: La feuille qu'on nous demandait de signer attestait que nous avions eu suffisamment de repos, que nous n'avions pas absorbé d'alcool et que nous connaissions la voie à parcourir. Cette feuille était présentée au tribunal si on vous accusait d'homicide involontaire. Une fois le chemin de fer engagé dans des opérations de guerre, les règlements ne s'appliquent plus. Nous le savons tous.

M. Churcher: Tout ce que j'espère, c'est que nous ne faisons pas un retour vers de telles situations. Nous sommes conscients des difficultés qu'il y a à s'assurer que les employés prennent suffisamment de repos. Nous avons pris des mesures afin de nous assurer qu'ils le font et, que je sache, la méthode fait ses preuves. Si la situation devait changer, le règlement subsisterait. Si les règles n'étaient pas respectées, cela constituerait une nette infraction à la loi, situation pour laquelle des pénalités sont prévues.

Le sénateur Turner: Je reviens à ma question: Que qualifiez-vous de période de repos suffisante? Après un voyage de Sarnia jusqu'à la gare de triage de MacMillan, à Toronto, le conducteur descend à l'immeuble administratif. Par contre, les équipes doivent demeurer dans le train pour deux heures encore. Donc, il manque deux heures à la période de huit heures considérée comme une période suffisante de repos.

M. Churcher: Cette période est définie dans le règlement.

Le sénateur Turner: Les employés m'affirment que les choses se déroulent autrement. Je vous signale ces points. Peu importe les règlements en place, vous savez ce qui se passe réellement. Si on vous rappelle en vous disant qu'on est à court d'hommes, vous devez rentrer.

M. Churcher: Vous ne pouvez pas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qu'arrive-t-il de la protection syndicale, lorsque la compagnie tord le bras à l'employé et lui affirme qu'il a eu suffisamment de repos?

Le sénateur Turner: Tout d'abord, vous êtes suspendu. Puis, on évalue combien de mauvais points vous méritez. Enfin, il y a une audience d'arbitrage à Montréal, où vous pouvez aussi bien gagner que perdre votre cause.

Le sénateur MacDonald (Halifax): La fraternité fera-t-elle valoir les mêmes points? Est-ce la fraternité qui parle ici?

Le sénateur Turner: Effectivement, je fais écho à la fraternité. Certains de ses dirigeants et employés estiment que la loi ne va pas aussi loin qu'ils l'espéraient.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourtant, ils ont été partie à la consultation.

Le sénateur Turner: Ils n'ont pas obtenu ce qu'ils réclamaient, et c'est ce qui les préoccupe.

Lorsqu'une loi et son règlement d'application sont examinés, est-il possible d'inclure les points omis du projet de loi dans la réglementation?

[*Text*]

Mr. Churcher: I am not sure I follow your question.

Senator Turner: Bill C-105, in my opinion—and in the opinion of many others—will be changed when the rules and regulations are issued. That is why we want to see the rules and regulations. When those rules and regulations are issued and it appears that something in this bill is not as good as the employees think it should be, will you be in a position to change the rules and regulations to conform with their desires and to improve the safe running of the railway?

Mr. Churcher: We will certainly be in a position to bring in new regulations to cover matters such as changes to the Uniform Code of Operating Rules, whistle requirements and signal systems, but we certainly would not be able to go outside the ground rules that will have been established by this legislation.

Senator Turner: You can only go so far because of the act.

Mr. Churcher: For example, we will not be able to introduce drug testing under this legislation because this legislation would not allow us to do that.

The other point which should be emphasized is that we are also going to establish, under this legislation, a consultative committee. There is going to be strong railway-labour input to that committee as well as input from the public interest and from just about anyone who has a stake in railway safety.

Any rules and regulations that we are proposing to change or make will be discussed by this committee and may, in fact, be originated by this committee. We feel that, by taking this consultative approach, we are going to be able to identify problems before they become real problems. I like to think that we can take regulatory action before a matter becomes a real issue.

To answer your question, senator, in the case of any changes that employees feel unnecessary, this will be a perfect forum to air them and to start drafting alternative regulations which can then be taken up by the minister and passed, provided they are within the outlines of those established by the legislation.

Senator Turner: Subclause 44(1), paragraph (*h*) states:

one member to represent the public;

What is meant by that?

Mr. Churcher: This would be a member to represent the public interest. It would depend upon the sorts of issues that might be seen to arise. It could be someone with a human factors interest, such as a behavioural analyst. It could be someone who represents a community group. It could be anyone who has a proven, demonstrated ability to represent the public interest.

I should add that this was inserted at second reading in the House and I think it was purposely meant to be that wide.

Senator Turner: Paragraph (*i*) states:

[*Traduction*]

M. Churcher: Je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi.

Le sénateur Turner: À mon avis et de l'opinion de beaucoup d'autres, le projet de loi C-105 sera modifié lorsque les règlements seront émis. C'est pourquoi nous voulons voir les règlements au préalable. Lorsqu'ils auront été émis, si une disposition du projet de loi semble moins bonne que ce qu'espéraient les employés, serez-vous en mesure de changer le règlement afin de satisfaire à leur désir et d'améliorer la sécurité ferroviaire?

M. Churcher: Nous srons certes en mesure d'adopter de nouveaux règlements concernant des questions comme les changements à apporter au code uniforme des règles d'exploitation, aux exigences relatives à l'utilisation du sifflet et au système de signalisation; cependant, nous ne pourrions certainement pas déborder le cadre des principes établis dans la loi.

Le sénateur Turner: La loi vous empêche d'aller plus loin.

M. Churcher: Par exemple, nous ne pourrions imposer le dépistage de l'usage des drogues en vertu de cette loi, car elle ne le permet pas.

Autre point qu'il faut souligner, nous allons également établir, en vertu de cette loi, un comité consultatif au sein duquel l'employeur et les syndicats seront fortement représentés. Le comité bénéficiera également de la participation de groupes d'intérêts publics et de quiconque s'intéresse à la sécurité ferroviaire.

Le Comité discutera de tous les réglements que nous proposons de changer ou d'établir et il pourrait même, en fait, en proposer d'autres. Nous espérons par cette consultation pouvoir déterminer les problèmes possibles avant qu'ils ne se posent.

Pour répondre à votre question, sénateur, au sujet de changements que les employés pourraient juger inutiles, cette étude en comité fournit l'occasion idéale pour en discuter et procéder à la rédaction de règlements de rechange qui pourront par la suite être repris par le ministre et adoptés, à condition qu'ils soient conformes dans leurs grandes lignes à ceux prévus dans le projet de loi.

Le sénateur Turner: L'alinéa 44(1)*g*) dit:

le public;

Que veut-on dire par là?

M. Churcher: Il s'agirait d'une personne qui défendrait l'intérêt public. Cette personne serait nommée en fonction du type de questions qui pourraient être soulevées. Il pourrait s'agir de quelqu'un qui s'intéresse au facteur humain, comme un analyste du comportement, ou encore d'un représentant d'un organisme communautaire. Quelqu'un, en somme, qui a démontré qu'il pouvait défendre l'intérêt public.

Je dois ajouter que cette disposition a été ajoutée à la Chambre à l'étape de la deuxième lecture, et je pense que c'est à dessein qu'elle n'est pas plus précise.

Le sénateur Turner: L'alinéa 44(1)*i*) dit:

[*Text*]

three members to represent organized railway labour, two of whom shall represent the Canadian Railway Labour Association.

Where will the third member come from?

Mr. Churcher: Two would be members of the CRLA and the other would be someone like a machinist who is not a member of the CRLA.

Senator Turner: Paragraph (*a*) states:

one member to represent the Minister;

Who would that be?

Mr. Churcher: I think you should ask that question of the minister. It would likely be Mr. Barbeau. It would be someone who would be chairing the meeting and who would have the power to implement any decisions or recommendations that were taken by this committee. That person would also have to answer to the committee.

Senator Turner: Am I correct that this committee will meet once a year?

Mr. Churcher: As a minimum, it will meet once a year. I would think it will be meeting far more frequently than that. It will meet as required.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Before this bill was introduced in Parliament, was there a royal recommendation?

Mr. Thacker: I am sorry, I do not know the answer to that, Senator Stewart. We will undertake to find that answer for you.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The reason I ask is I notice that provision is made here for paying the members of the committee and I would assume that this is not the kind of provision that would require to be based on a royal recommendation. I was just curious to know how demanding the House of Commons now is with regard to royal recommendations.

Mr. Thacker: I had forgotten that at third reading there was a royal recommendation brought in with respect to the grade separation.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Money was going to be expended in that instance.

Mr. Thacker: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But not with regard to the payment of the members of this committee.

Mr. Thacker: I believe not, but I think we had better find that out and report back to you.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It is not a major point.

Mr. Churcher: We did take legal advice as to whether we needed a royal recommendation for that and the understanding I have is that it was not required.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That would be my belief too.

[*Traduction*]

Les organisations ouvrières de cheminots, celles-ci étant représentées par trois membres, y compris deux représentants de l'Association des syndicats de cheminots du Canada.

D'où viendra le troisième membre?

M. Churcher: Deux membres représenteront l'ASCC et le troisième pourrait être par exemple un mécanicien qui ne fait pas partie de l'ASCC.

Le sénateur Turner: L'alinéa 44(1)*a*) dit:

le ministre;

De qui s'agira-t-il?

M. Churcher: Je pense qu'il serait préférable de poser cette question au ministre. Il s'agira probablement de M. Barbeau. Cette personne présiderait probablement la réunion et serait habilitée à faire appliquer toute décision ou recommandation du comité. Elle devrait également rendre compte au comité.

Le sénateur Turner: Est-ce exact que ce comité se réunira une fois l'an?

M. Churcher: Au minimum. Il se réunira au besoin et, à mon avis, il le fera plus fréquemment.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Avant que ce projet de loi ne soit déposé au Parlement, une recommandation royale a-t-elle été présentée?

M. Thacker: Je regrette, mais je n'en sais rien, sénateur Stewart. Nous essayerons de trouver la réponse à votre question.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je vous demande celà parce que je remarque qu'il est prévu de rémunérer les membres du Comité; je suppose que ce n'est pas le type de disposition qui exige une recommandation royale. J'étais tout simplement curieux de savoir qu'elles sont maintenant les exigences de la Chambre des communes pour ce qui est des recommandations royales.

M. Thacker: J'ai oublié de vous mentionner qu'en troisième lecture une recommandation royale a été faite en ce qui concerne les sauts-de-mouton.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): On prévoyait des dépenses dans ce cas.

M. Thacker: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais non en ce qui a trait à la rémunération des membres de ce comité.

M. Thacker: Je ne pense pas, mais il vaudrait mieux nous en assurer et vous le faire savoir.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce n'est pas une question très importante.

M. Churcher: Nous avons demandé un avis juridique sur la question de savoir s'il était nécessaire d'obtenir une recommandation royale et j'ai cru comprendre que ce n'était pas le cas.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je serais également de cet avis.

[*Text*]

Senator Doyle: I just have one lingering question about this appointee to the committee who has demonstrated the ability to represent the public interest. It seems to me to be a divine description of practically anyone who may belong to a committee. Period. Does this phrase really mean someone who does not have an affiliation otherwise stated? That is, he does not represent a union, he does not represent a company, and perhaps he does not represent a political party? Does it mean some individual from what is usually called the "general public?"

Mr. Thacker: I remember when we discussed that at the legislative committee stage it actually came out that, depending on what the committee was looking into, that person would be from, say, M-Trac, a sophisticated lobby group from Metropolitan Toronto or, in other circumstances, it might be someone from Transport 2000 who would not be specifically listed but who would have a specific interest.

Senator Doyle: It would be some person who would have some expertise other than his ability to represent the public interest; am I correct?

Mr. Thacker: That was more or less the thrust of the conversation, but it could be just anyone.

Senator Doyle: In other words, if we were in civilian life, they would call neither you nor me.

Mr. Thacker: Not very likely.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I just wanted to say that I have the clear impression that Senator Turner was a very bad actor when he was a young railroader and he has tried to drag Mr. Churcher down with him during this hearing.

Senator Turner: Mr. Churcher, under rule (*g*), in your opinion, what does "subject to call" mean? How many hours of rest do you have to have after you have had a drink?

Mr. Churcher: Rule (*g*) is a requirement that the person who is in a safety-related position should not have either alcohol or drugs in his system or have them on his body or consume them while on duty. Technically, that would mean that there should be no trace of alcohol or drugs in the body.

Senator Turner: How long will alcohol stay in your system?

Mr. Churcher: As you know, it can vary from period to period, but it does mean that somebody who has just had three or four beers and then books on would be contravening rule (*g*). I do not think that there is an absolute rule or an absolute guideline in this area.

Senator Turner: When you worked the spare board, as I did, you went to bed figuring you were good until the next afternoon. At two o'clock in the morning, the phone was ringing. If you were out with your wife that night and had a couple of glasses of wine and then something happened, they would give you a test. I have had doctors tell me that, even after 24 hours, there is no guarantee that alcohol will not show up in your

[*Traduction*]

Le sénateur Doyle: J'ai encore une question au sujet de la personne qui serait nommée au comité parce qu'elle a montré qu'elle pouvait défendre l'intérêt public. Il me semble que tous ceux qui font partie d'un comité pourraient correspondre à cette description. C'est bien simple. Veut-on dire par là quelqu'un qui ne serait lié d'aucune manière aux organismes mentionnés, c'est-à-dire qui ne représente pas un syndicat, ni une société, ni peut-être un parti politique? Veut-on dire un représentant de ce qu'on appelle en général «le grand public»?

M. Thacker: Lorsque nous avons discuté de cette question avec le comité législatif, je me rappelle qu'il a été dit que cette personne pourrait venir, disons, d'un organisme comme M-Track, un groupe de pression spécialisé de la région métropolitaine de Toronto ou, selon ce que recherche le comité, il pourrait s'agir d'un représentant de Transport 2000, organisme qui n'est pas mentionné dans la loi mais qui s'intéresse tout particulièrement à ce type de questions.

Le sénateur Doyle: Il s'agirait donc de quelqu'un qui non seulement pourrait défendre l'intérêt public mais qui a une certaine expérience, est-ce exact?

M. Thacker: C'est plus ou moins ce qu'on a dit, mais il pourrait s'agir de n'importe qui.

Le sénateur Doyle: En d'autres mots, si nous n'étions pas en politique, vous ou moi ne serions nommés.

M. Thacker: C'est peu probable.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, j'aimerais tout simplement dire que j'ai l'impression que le sénateur Turner était mauvais acteur lorsqu'il était un jeune cheminot et qu'il a essayé de réduire M. Churcher à son niveau pendant cette séance.

Le sénateur Turner: M. Churcher, en vertu de la règle «G», que signifie à votre avis «susceptible d'être rappelé au travail»? Combien d'heures de repos faut-il prendre après avoir pris un verre?

M. Churcher: La règle «G» exige qu'une personne qui occupe un poste pouvant compromettre la sécurité ne devrait pas avoir dans son système de l'alcool ou des drogues, ou ne devrait pas en consommer au travail. Techniquement, cela signifie qu'on ne devrait trouver aucune trace d'alcool ou de drogue dans son sang.

Le sénateur Turner: Combien de temps l'alcool reste-t-il dans le système?

M. Churcher: Comme vous savez, cela varie, mais cela signifie que quelqu'un qui vient tout juste de prendre trois ou quatre bières et qui se présenterait au travail enfreindrait la règle «G». Je ne pense pas qu'il existe une règle ou des lignes directrices absolues dans ce domaine.

Le sénateur Turner: Quelqu'un qui remplaçait d'autres employés, comme c'était mon cas, allait au lit en pensant qu'il ne serait pas appelé avant l'après-midi suivant. Tout à coup, à deux heures du matin, le téléphone sonnait. À l'époque, si vous étiez sorti avec votre épouse la veille et que vous aviez pris quelques verres de vin, on vous faisait passer un test. Des médecins m'ont dit que, même après 24 heures, il se peut qu'il

[*Text*]

blood. We all agree that the employee assistance program on CN is working very well, and that all the records are strictly confidential. We do not have the same situation on CP. If you book rest for 12 hours and, on the way home you have a drink and if you then go to work and something happens, there is the possibility of alcohol still being in the bloodstream.

Mr. Churcher: I think it is a question that has to be looked at in each individual case. You are raising a very good point about employee assistance programs. You are correct in that on CN in particular there is a very high degree of confidentiality. There have been some@issues raised about confidentiality with other railroads. I would just point out that you will be having CN and, I believe, CP tomorrow; so you may want to raise that with them. However, in terms of this legislation, we now have stronger powers to control employee assistance programs. Clause 18 contains a subclause that includes the power to control employee assistance programs. That was inserted in the bill following a Liberal amendment, and we think that it strengthens the bill. This really emphasizes the whole approach that we feel should be taken with regard to rule (*g*), in that one must first have a very good system that is well known and well understood by the employees, so that if they do have a problem, there is every incentive for them to take the employee assistance program without penalty. If that can be done and if we can develop the confidence, which is certainly developing in Ontario, then it does allow one to be a little bit stronger on the rule (*g*) violations.

Senator Turner: Well, as you know—was it CTX?

Mr. Churcher: Yes.

Senator Turner: The Michigan Central-New York Central. That program was working 100 per cent. If we follow that, I think we will go a long way toward eliminating a lot of the problems. However, we then come back to the question of what, in your opinion, does "subject to call" mean: eight hours, 10 hours, 12 hours? On the CPR, we would go to Windsor and lay down there 24 hours. We used to go to Detroit, go to the show and come back. However, anything can happen.

Mr. Churcher: The key point is that the responsibility does rest with the employee. He knows how much he has had to drink. He knows his tolerance. He knows when he is going to get a call, or he knows, when he gets the call, how recently he has been drinking.

Senator Turner: But if you are on the spare board, you are on call 24 hours a day. You do not know.

Mr. Churcher: This is another issue that Mr. Justice Foisy raised following the Hinton accident—namely, the whole question of work scheduling. The point he was making—and I feel it is a good one—is that railway employees should have a bet-

[*Traduction*]

y ait encore des traces d'alcool dans votre sang. Nous sommes tous d'avis que le programme d'aide aux employés du CN fonctionne très bien, que tous les dossiers sont strictement confidentiels. La situation n'est pas la même au CP. Si vous prévoyez prendre un repos de 12 heures et que, en allant chez vous, vous vous arrêtez pour prendre un verre et que, par la suite, vous devez vous rendre au travail et quelque chose se produit, il est possible qu'il y ait encore de l'alcool dans votre sang.

M. Churcher: Pour ce qui est de cette question, je pense qu'il faut étudier chaque cas individuellement. Vous avez à mon avis souligné un très bon point en ce qui concerne le programme d'aide aux employés. Vous avez raison de dire que, dans le cas du CN en particulier, les dossiers sont très confidentiels. On a déjà fait grand cas de cet aspect pour ce qui est des autres compagnies de chemins de fer. Je vous fait remarquer que le CN et le CP comparaîtront demain et que vous pourrez, si vous le désirez, aborder cette question avec eux. Toutefois, pour ce qui est de la présente mesure législative, nous avons maintenant des pouvoirs plus grands nous permettant de contrôler les programmes d'aide aux employés. L'article 18 contient un alinéa qui nous donne le pouvoir de contrôler les programmes d'aide aux employés. Cette disposition a été incluse à la suite d'un amendement libéral, et nous pensons qu'elle renforce le projet de loi. Cette disposition renforce l'approche que nous préconisons en ce qui concerne la règle «G», à savoir qu'il faut qu'il y ait un très bon système, bien compris des employés, de sorte que s'ils ont un problème, ils seront incités à recourir au programme d'aide aux employés sans être pénalisés. Si on peut faire en sorte que les employés aient confiance dans le système, et c'est certainement ce qui est en train de se produire en Ontario, on peut alors être un peu plus sévère en ce qui concerne les infractions à la règle «G».

Le sénateur Turner: S'agit-il du CTX?

M. Churcher: Oui.

Le sénateur Turner: Michigan Central—New York Central, ce programme fonctionnait à la perfection. Si nous l'adoptons, je pense que nous réussirons à régler une foule de problèmes. Revenons toutefois à la question de savoir ce que veut dire, à votre avis, «susceptible d'être rappelé au travail»: huit heures, 10 heures, 12 heures? Lorsque je travaillais au CP, nous allions à Windsor et nous restions là-bas 24 heures. Nous avions l'habitude de nous rendre à Détroit pour voir un spectacle et nous revenions. Toutefois, tout peu arriver.

M. Churcher: Il ne faut pas oublier que la responsabilité incombe à l'employé. Il sait quelle quantité d'alcool il a pris. Il connaît son propre seuil de tolérance. Il sait quand il sera appelé, ou, lorsqu'il est appelé, depuis combien de temps il a pris un verre.

Le sénateur Turner: Mais si vous remplacez d'autres employés, vous êtes en appel 24 heures par jour. Vous ne savez pas quand vous serez appelés.

M. Churcher: Il s'agit d'une autre question que le juge Foisy a soulevée à la suite de l'accident de Hinton, soit toute la question des horaires de travail. Il avait fait remarquer, à mon avis avec raison, que les employés des chemins de fer devraient

[*Text*]

ter idea as to when they are likely to be called for work. Some work is ongoing on this question. It is the next step following the hours of rest. It is being done jointly by the National Transportation Agency, the railways and the unions at this stage, and it is something that may very well be possible to negotiate between the railways and the unions. If we can have an improvement in work scheduling, it will give the employee some guide as to how much beer he can take and when he has to stop.

Senator Turner: The provincial police in Quebec and Ontario tell me that, for the average person, to have two and you are just under the limit; to have three, and you are just over it. If you have three drinks in an hour, you are just over. I went home last Thursday and swung onto Wellington road. There were five police cruisers there, and they stopped me and asked me if I had been drinking. I just drove in from Ottawa. They are out there. The drinking clause has been around for 100 years, but you and I both know that, when you are working the spare board, you never know when you are going to go to work. If four or five employees ahead of you book off or book sick, you are going to go to work. That puts you in a very difficult position if you have been out drinking.

Mr. Churcher: Again, senator, I understand and sympathize, but it does not get away from the fact that the employee is responsible for ensuring that he has not been drinking too soon before he starts work.

Senator Turner: I worked for good engineers in the forties and fifties, and the last thing one would do would be to go to work if one had been drinking. We more or less policed ourselves. Very seldom did we hear of an accident where booze was involved—very seldom.

I made the suggestion, concerning accidents at railway crossings, that we make the crossings stop streets. I believe that is the situation in Quebec. Why do we not do it in the rest of Canada? There was an accident last week here in Ontario where a car was split in half. If they were stop streets, we would eliminate most of the deaths and also millions of dollars of damage to cars and locomotives. Why do we not do that?

Mr. Churcher: We have the power now, but we would have the power to change the signage of crossings. However, one cannot escape the fact that people will gamble and, occasionally, they will lose. Last year, we had just under 50 deaths at crossings. The other point is that something like half of them were likely suicides.

Senator Turner: Well, life is a gamble.

Mr. Churcher: We are not going to eliminate it completely.

[*Traduction*]

savoir un peu mieux quand ils sont susceptibles d'être appelés au travail. On cherche actuellement à améliorer cette situation. C'est la prochaine étape après celle des heures de repos. L'Office national des transports s'attaque à ce problème de concert avec les compagnies de chemins de fer et les syndicats, et c'est une question qui pourrait bien faire l'objet de négociations entre les compagnies de chemins de fer et les syndicats. Si nous pouvons améliorer les horaires de travail, les employés auront une meilleure idée du nombre de bières qu'ils peuvent prendre et quand ils doivent s'arrêter.

Le sénateur Turner: La Sûreté du Québec et celle de l'Ontario m'ont dit qu'après avoir pris deux bières, une personne ordinaire était juste sous la limite; trois bières et elle la dépassait légèrement. Si vous prenez trois verres dans une heure vous dépassez tout juste la limite. Jeudi dernier, j'ai emprunté le chemin Wellington pour rentrer à la maison. Il y avait cinq voitures de police et on m'a arrêté pour me demander si j'avais bu. Je venais tout juste d'Ottawa. Les policiers sont là et ils suveillent. Les dispositions législatives concernant la consommation d'alcool existent depuis plus de 100 ans, mais vous savez très bien, comme moi, que lorsqu'on remplace d'autres employés, on ne sait jamais très bien quand on travaillera. Si quatre ou cinq employés prennent congé ou se déclarent malades, il faut travailler. Ces employés se trouvent donc dans une situation très difficile s'ils ont bu.

M. Churcher: Une fois de plus, sénateur, je comprends et je sympathise, mais il demeure tout de même que c'est l'employé qui est responsable de s'assurer qu'il n'a pas du peu de temps avant de commencer à travailler.

Le sénateur Turner: J'ai travaillé pour de bons mécaniciens dans les années 40 et les années 50, et la dernière chose qu'on aurait fait serait bien d'aller travailler lorsqu'on avait bu. Nous nous surveillions plus ou moins nous-mêmes. Nous n'avons entendu parler que très rarement à cette époque d'accidents du à la consommation d'alcool.

Pour ce qui est des accidents aux passages à niveau, j'ai proposé qu'on installe des panneaux pour faire arrêter la circulation sur toutes les rues où se trouvent des passages à niveau. Je pense que c'est ce qu'on a fait au Québec. Pourquoi ne le faisons-nous pas dans le reste du Canada? Il y a eu un accident ici la semaine dernière, en Ontario, dans lequel une voiture a été coupée en deux. S'il y avait des arrêts, nous pourrions mettre fin à ce type d'accident mortel et économiser des millions de dollars en dommages causés aux automobiles et aux locomotives. Pourquoi ne le faisons-nous pas?

M. Churcher: Nous avons actuellement le pouvoir de le faire, mais nous avons également le pouvoir de changer les panneaux de signalisation aux passages à niveau. Toutefois, je pense qu'on ne peut empêcher le fait que les gens continueront à prendre des risques. L'année dernière, il y a eu un peu moins de 50 accidents mortels aux passages à niveau. Un autre facteur est qu'environ la moitié de ceux-là étaient probablement des suicides.

Le sénateur Turner: La vie est un jeu de hasard.

M. Churcher: Nous a pourrions empêcher cela complètement.

[*Text*]

Senator Turner: You could go a long way. How many times do you hear of a bus being hit? I think we should look at it. We are interested in saving lives and preventing damage to property. I think there is a plus there.

Mr. Churcher: This may very well be something that the consultative committee would want to look at. It would be a good thing for that committee to look at it, to get a human-factors expert in there.

Senator Turner: Most of the accidents where people are killed usually happen at what we call farm crossings out in the country. The person that is hit usually lives within 20 miles of the crossing and knows that it is there, but he gambles that the train will go by that crossing at such and such a time. It takes a long while for people to realize that they cannot beat a train. As you know, a passenger train takes about a mile and a half to stop.

Thank you very much, Mr. Chairman. Thank you for your information, sir.

The Chairman: Are there any further questions? Then we express our thanks to Mr. Thacker and his assistants.

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman. We stand ready, willing and able to answer any further questions, or to appear again, if you so wish.

Senator Turner: You did not answer any of my questions.

The Chairman: Thank you. Honourable senators, the meeting will continue *in camera.*

The committee proceeded *in camera.*

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Peut-être pas, mais vous y contribueriez grandement. On entend peu parler d'accidents mettant en cause un autobus? Je pense qu'il faudrait étudier cette question. Nous nous préoccupons de sauver des vies et d'éviter des dommages à la propriété. Je pense que ce serait un aspect positif.

M. Churcher: Il s'agit d'une question à laquelle le comité consultatif s'intéressera peut-être. Ce serait peut-être une bonne chose et il pourrait obtenir l'aide d'un expert des facteurs humains.

Le sénateur Turner: La plupart des accidents mortels se produisent aux passages à niveau à la campagne. Les victimes de ces accidents habitent habituellement à l'intérieur d'un rayon de 20 milles du passage à niveau et elles connaissent très bien l'endroit. Ces personnes supposent que le train passera à une certaine heure. Les gens ne se rendent pas facilement compte qu'ils ne peuvent gagner contre le train. Comme vous le savez, il faut un mille et demi pour qu'un train de voyageurs puisse s'arrêter.

Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie pour les renseignements que vous avez fournis, monsieur.

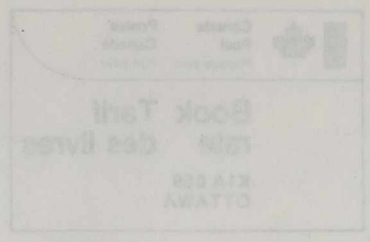
Le président: Y a-t-il d'autres questions? Dans ce cas, je vous remercie beaucoup monsieur Thacker, ainsi que vos collaborateurs.

M. Thacker: Merci, monsieur le président. Nous sommes disposés à répondre à d'autres questions ou à comparaître de nouveau, si vous le désirez.

Le sénateur Turner: Vous n'avez répondu à aucune de mes questions.

Le président: Je vous remercie, honorables sénateurs, la séance se poursuivra à huis clos.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)



Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport, Railway Safety:
Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group;
Colin Churcher, Director General;
Dick McNeil, Director.

Du ministère des Transports, Sécurité ferroviaire:
Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface;
Colin Churcher, directeur général;
Dick McNeil, directeur.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Acting Chairman:
The Honourable CHARLES TURNER

Wednesday, June 22, 1988

Issue No. 31

Second proceedings on:

Bill C-105, the Railway Safety Act

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président suppléant:
L'honorable CHARLES TURNER

Le mercredi 22 juin 1988

Fascicule nº 31

Deuxième fascicule concernant:

Projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Acting Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen (or Frith)
Bell	Macquarrie
Davey	*Murray (or Doody)
Doyle	Olson
Langlois	Stewart
Macdonald (*Cape Breton*)	Turner
MacDonald (*Halifax*)	van Roggen

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable Charles Turner
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen (ou Frith)
Bell	Macquarrie
Davey	*Murray (ou Doody)
Doyle	Olson
Langlois	Stewart
Macdonald (*Cape Breton*)	Turner
MacDonald (*Halifax*)	van Roggen

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

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

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Wednesday, June 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 1er juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 22 JUIN 1988
(56)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président intérimaire).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Davey, MacDonald (*Halifax*) Stewart, et Turner. (4)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Bonnell, Robertson et Tremblay.

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jean-Daniel Bélanger, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De L'Association médicale canadienne:

M. Normand Da Sylva, directeur des services de santé;

M. Lucian Blair, directeur adjoint, communications et relations gouvernementales;

M. Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs et

M. Doug Geekie.

Du Canadien national:

M. J. P. Kelsall, premier vice-président adjoint, Exploitation;

M. J. S. Speirs, directeur (réseau)—Réglementation et affaires gouvernementales (Exploitation) et

Mme J. Luciani, avocate (Affaires juridiques).

De CP Rail:

M. J. K. Leslie, chef transport;

M. Raymond L. O'Meara, directeur, Règlements et

M. M. M. Yorston, adjoint au vice-président, Exploitation et entretien (Réseau).

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1 juin 1988 pursuit son étude sur le projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

M. Da Sylva fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Kelsall fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Leslie fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 22, 1988
(56)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:00 p.m., the Acting Chairman, the Honourable Charles Turner, presiding.

Members of the Committee present: the Honourable Senators Davey, MacDonald (*Halifax*), Stewart and Turner. (4)

Present but not of the Committee: the Honourable Senators Bonnell, Robertson and Tremblay.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jean-Daniel Bélanger, lawyer.

In attendance: The official Senate reporters.

Witnesses:

From the Canadian Medical Association:

Mr. Normand Da Sylva, Director, Health Services;

Mr. Lucian Blair, Assistant Director, Communications and Government Relations;

Mr. Ernest Mastromatteo, member, Sub-Committee on Environmental and Occupational Health;

Mr. Doug Geekie.

From Canadian National:

Mr. J. P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President, Operations;

Mr. J. S. Speirs, System Manager, Regulatory and Governmental Affairs (Operations);

Mrs. J. Luciani, lawyer (Law).

From CP Rail:

Mr. J. K. Leslie, Chief of Transport;

Mr. Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs; and

Mr. M. M. Yorston, Assistant to the Vice-President, Operations and Maintenance (System).

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee resumed consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

Mr. Da Sylva made a statement and, with his witnesses, answered questions.

Mr. Kelsall made a statement and, with his witnesses, answered questions.

Mr. Leslie made a statement and, with his witnesses, answered questions.

À 16 h 05 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTEST:

At 4:05 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 22, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other acts in consequence thereof, met this day at 2.00 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Charles Turner (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: I received a phone call from Mr. Ron Bennett this morning of the United Transportation Union. He is on holidays and does not know how he got on our list. He will appear later on.

We have with us today, from the Canadian Medical Association, Mr. Norman Da Sylva, Director of Health Services; Mr. Lucian Blair, Assistant Director, Communications and Government Relations; Mr. Ernest Mastromatteo, Member, Subcommittee on Environmental and Occupational Health; and Mr. Doug Geekie, Dirctor of Communications.

If you have a prepared statement, Mr. Da Sylva, please proceed.

Mr. Norman Da Sylva, Director of Health Services, Canadian Medical Association: Yes, Mr. Chairman.

Senator MacDonald (Halifax): Did you not leave out Mr. Ernest Mastromaetteo? Did you mention him at all?

The Acting Chairman: Yes, I did.

Mr. Da Sylva: I will be introducing him shortly.

Senator MacDonald (Halifax): Okay.

The Acting Chairman: Please proceed.

Mr. Da Sylva: Thank you, Mr. Chairman.

First, let me express our appreciation for having the opportunity to address the committee on this matter. The main spokesman for the CMA will be Mr. Ernest Mastromatteo. Mr. Mastromatteo is an occupational health physician, and has been one since 1952. He is certified by both the Canadian and American boards in occupational medicine, and is a professor at the University of Toronto Family Medicine Department in Occupational and Environmental Medicine. He is the chief of safety and health of the Safety and Health Branch with the International Labour Organization in Geneva. This is to remind you that Mr. Mastromatteo is well qualified to speak about such matters related to occupational health.

On my left is Mr. Geekie, Director of Communications and Government Relations of the CMA; and on my right is Mr. Lucian Blair, Assistant Director of that department.

Mr. Chairman, the CMA delegation appeared before the house committee on March 24. At that time we expressed a number of concerns regarding the proposed legislation. As a result of our discussions and exchanges with the committee members, we were invited to submit a concrete proposal with

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 22 juin 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-105, visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, s'est réuni ce jour à 14 heures pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Charles Turner (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: M. Ron Bennett, des Travailleurs unis des Transports, m'a téléphoné ce matin. Il est en vacances et ne comprend pas comment il s'est retrouvé sur notre liste. Il comparaîtra ultérieurement.

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de l'Association médicale canadienne: M. Norman Da Sylva, directeur des Services de santé; M. Lucien Blair, directeur adjoint, Communications et relations gouvernementales; M. Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité sur l'hygiène du milieu et professionnelle; et M. Doug Geekie, directeur des Communications.

Monsieur Da Sylva, si vous avez préparé une déclaration, allez-y.

M. Norman Da Sylva, directeur des Services de santé, Association médicale canadienne: Oui, monsieur le président.

Le sénateur MacDonald (Halifax): vous n'avez pas oublié M. Ernest Mastromatteo? Vous l'avez mentionné?

Le président suppléant: Oui, oui.

M. Da Sylva: Je vais le présenter dans un instant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Bon.

Le président suppléant: Allez-y.

M. Da Sylva: Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord vous remercier de nous avoir donné cette possibilité de faire connaître notre point de vue à votre Comité. Le principal porte-parole de l'AMC sera M. Ernest Mastromatteo. M. Mastromatteo pratique la médecine du travail depuis 1952. Il est homologué par les commissions de médecine du travail canadiennes et américaines, et il enseigne la médecine du travail et l'hygiène du milieu au département de médecine familiale de l'Université de Toronto. Il est chef à la Direction de la santé et de la sécurité de l'Organisation internationale du travail à Genève. Je vous précise tout cela simplement pour vous rappeler que M. Mastromatteo est parfaitement qualifié pour parler de questions de médecine du travail.

J'ai à ma gauche M. Geekie, qui est directeur des Communications et des relations gouvernementales à l'AMC, et à ma droite M. Lucian Blair, le directeur adjoint de ce département.

Monsieur le président, la délégation de l'AMc a comparu devant le Comité de la Chambre le 24 mars. Nous avons alors formulé diverses inquiétudes au sujet du projet de loi proposé. A la suite de nos discussions avec les membres du Comité, nous avons été invités à soumettre une proposition concrète en rem-

[*Text*]

respect to what we thought should be in lieu of clause 35, which was in the bill then and is included in the bill now. We had some serious concern and wanted to ensure that the committee understood that we were quite willing to cooperate in improving what we thought the legislation lacked.

An example of what we did in the past was to cooperate with another department when the Aeronautics Act was being amended and we were asked to develop with them not only criteria but also a guide for physicians to help them react to, and comply with, the legislation as it existed. However, in this case the situation was quite different.

The Canadian Medical Association recommends that clause 35 of Bill C-105 be deleted and replaced by something along the following lines:

> Railway companies shall operate a comprehensive occupational health and safety program, including periodic medical examinations of personnel who are declared by regulations made under paragraph 18(1)(b) to be a position critical to safe railway operations, referred to in this section as a "designated position". Employees in "designated positions" who fail to meet the health standard requirements (to be established by regulation) and thereby constitute a threat to safe railway operations, shall be reassigned to other positions in the interests of railway operating safety.
>
> Employees in "designated positions" shall be required to report, to the appropriate railway medical officer, any condition diagnosed by a physician or optometrist, between required periodic occupational health examinations, that may constitute a threat to safe railway operations.

Before I ask Mr. Mastromatteo to expand on this summarized position, I would like to ask Mr. Geekie to make a few comments.

Mr. Doug Geekie, Director of Communications, Canadian Medical Association: I would like to review for you the history relative to the inclusion of a comparable mandatory medical reporting clause in the Aviation Act, which obviously is from whence clause 35 in the Railway Act has been brought forward, and originally appeared in the Foisy commission report, which I am sure you are all well aware of.

The CMA opposed mandatory medical reporting relative to pilots and other holders of aviation licences for basically the same reasons that are outlined in the brief relative to railway "designated position" employees. However, the association, the Department of Transport and civil aviation medicine had documented proof that a serious safety problem existed, particularly in terms of pilots flying when, medically speaking, they should not have been flying. There was not only documented proof that the problem existed, but it was very clearly evidenced and documented that the only way in which that problem could be resolved was by mandatory medical reporting. That really was what led the association, in its submissions relative to the Aviation Act in the other place before it arrived at the Senate, to reluctantly agree to mandatory medical reporting whereby the physician would report directly to the

[*Traduction*]

placement de l'article 35 qui figurait alors et qui figure toujours dans le projet de loi. Nous avions de sérieuses préoccupations et nous tenions à ce que le Comité sache bien que nous étions tout à fait disposés à contribuer à apporter les améliorations que nous jugions nécessaires à ce projet de loi.

Il nous est déjà arrivé par exemple dans le passé de collaborer avec un autre ministère lorsque la Loi sur l'aéronautique a été modifiée, et qu'on nous a demandé d'élaborer non seulement des critères, mais aussi un guide permettant aux médecins de réagir et d'obtempérer à la Loi existante. Toutefois, nous avions ici affaire à une situation très différente.

L'Association médicale canadienne recommande que l'article 35 du projet de loi C-105 soit supprimé et remplacé par quelque chose de ce genre:

> Les compagnies ferroviaires appliqueront un programme complet de sécurité et d'hygiène professionnelles, notamment en faisant passer des visites médicales périodiques aux agents du personnel occupant un poste classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire en application de l'alinéa 18(1)*b*). Les titulaires de ces postes qui ne respecteront pas les exigences en matière de santé (stipulées par le règlement) et qui risqueront en conséquence de compromettre la sécurité ferroviaire seront réaffectés à d'autres postes dans l'intérêt de cette sécurité.
>
> Si un médecin ou un optométriste diagnostique chez l'employé titulaire d'un tel poste, entre les visites médicales périodiques obligatoires, un état susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire, l'employé doit en informer l'agent médical approprié de la compagnie ferroviaire.

Avant de demander à M. Mastromatteo de développer ce résumé, je voudrais demander à M. Geekie de faire quelques remarques.

M. Doug Geekie, directeur des Communications, Association médicale canadienne: Permettez-moi de vous rappeler la séquence des événements qui ont entraîné l'inclusion d'une obligation analogue de déclaration médicale dans la Loi sur l'aéronautique disposition dont s'inspire manifestement l'article 35 de la Loi sur les chemins de fer, et qui était apparue initialement dans le rapport de la Commission Foisy que vous connaissez certainement très bien.

L'AMC était contre la déclaration médicale obligatoire dans le cas des pilotes et des autres détenteurs de brevet d'aviateur essentiellement pour les mêmes raisons que celles qui sont exposées dans le mémoire que nous vous avons soumis à propos des employés titulaires d'un poste essentiel. Toutefois, l'Association, le ministère des Transports et les médecins de l'aviation civile ont eu la preuve qu'un grave problème de sécurité se posait particulièrement lorsque des pilotes volaient à un moment où médicalement parlant ils n'auraient pas dû le faire. Non seulement il a été clairement prouvé que le problème existait, mais il a été très clairement établi que le seul moyen de le résoudre était de rendre obligatoire la déclaration médicale. C'est en fait ce qui a amené l'Association, dans ses interventions au sujet de la Loi sur l'aviation à l'autre endroit, avant son arrivée au Sénat, à consentir malgré bien des hésitations à

[*Text*]

civil aviation medicine authorities, who are officials from Health and Welfare Canada but, as I am sure you are aware, are seconded to DOT. They agreed to report any condition which they saw in a patient and which they felt might constitute a threat to aviation safety. I say "might" because the average physician is not in a position to make that judgment. That essentially is done by the experts in civil aviation medicine.

That position having been taken, and at the request of the comparable committee in the other place, the CMA literally sat down at the invitation of that committee and submitted to them a method whereby mandatory medical reporting could be made to work effectively. We, in fact, at their request, drafted section 5.5 of the Aeronautics Act, which was revised slightly by the house and processed. We reluctantly agreed because it was a major problem, and the only way to resolve it was to take that step.

I make this point to illustrate that the association is not lightly disregarding the safety problem on the railways, nor do we automatically oppose reporting of this nature. However, we went beyond that because, as you are all aware, it is one thing to have legislation written and it is another thing to enforce it and to have it function.

Subsequent to the passage of the Aviation Act, we literally sat down—again at the request of the DOT—and with some assistance from the department prepared for the special committee a guide to physicians relative to aviation safety conditions for medical reporting. Since that time, we have conducted a fairly extensive educational program through the journals and through speaking to medical groups. We have also distributed copies of this guide to every physicians in the country, not only at the time the act was passed, covered by a warning letter; and since that time, every new physician who has been licensed has received a copy. On behalf of the department and the association, we are pleased to say that, in general, this program has worked very well. There have been relatively minor problems but it has worked effectively and I think, generally speaking, everyone is quite happy with it.

However, we would suggest that the circumstances relating to aviation safety and to safety on the railways are very different. In the first place, with respect to aviation safety, we were dealing with individuals who had a licence and these were, in essence, conditions for the licencing of individuals to qualify them to fly, and these were conducted and managed by the civil aviation medicine authorities at the DOT. They had in place medical officers and periodic medical examinations of those individuals. In other words, there were a lot of situations that were quite different from the situation which prevails in the case of railways. We did stress at that time the importance of pilots and others giving their consent, in essence, to the provision regarding reporting on conditions that might be a hazard to safety, and this was followed through.

[*Traduction*]

la déclaration médicale obligatoire en vertu de laquelle le médecin faisait directement rapport aux autorités médicales de l'aviation civile, qui sont des fonctionnaires de Santé et Bien-être Canada, mais sont, comme vous le savez certainement, détachés auprès du ministère des Transports. Les médecins ont consenti à signaler l'état d'une perosnne s'ils estimaient que cet état risquait de compromettre la sécurité aérienne. Je dis «risquait» car le médecin moyen n'est pas en mesure de prononcer ce jugement. C'est aux experts médicaux de l'aviation civile qu'il appartient de le faire.

Une fois cette position adoptée, et à la demande du Comité analogue de l'autre endroit, l'AMC s'est rendue à l'invitation du Comité et lui a soumis une méthode permettant d'appliquer efficacement ce régime de déclaration médicale obligatoire. A la demande de ce comité, nous avons rédigé le paragraphe 5.5 de la Loi sur l'aéronautique, qui a été légèrement modifié par la Chambre et adopté. Nous avons consenti à cette mesure malgré beaucoup de réserve parce qu'il s'agissait d'un problème majeur et que c'était le seul moyen de le résoudre.

Je vous donne ces explications pour vous montrer que notre association ne prend pas à la légère le problème de la sécurité ferroviaire, et qu'elle ne s'oppose pas automatiquement à ce genre de déclaration. Toutefois, nous sommes allés plus loin parce que, comme vous le savez tous, c'est une chose d'avoir un texte de loi, et c'en est une autre de l'appliquer et de le faire respecter.

Après l'adoption de la Loi sur l'aéronautique, nous nous sommes remis au travail, toujours à la demande du ministère des Transports, et nous avons élaboré à l'intention des médecins, avec l'aide du ministère, un guide pour les rapports médicaux relatifs aux conditions de sécurité aérienne. Depuis cette époque, nous avons mené une campagne d'éducation assez poussée par l'intermédiaire nos revues et à l'occasion de rencontres médicales. Nous avons aussi distribué des exemplaires de ce guide à tous les médecins du pays, non seulement quand la Loi a été adoptée, en l'accompagnant d'une lettre d'avertissement, mais aussi depuis, à tous les nouveaux médecins accrédités. Au nom du ministère et de l'Association, nous sommes heureux de pouvoir vous dire que ce programme a très bien fonctionné dans l'ensemble. Il y a eu relativement peu problèmes; d'une manière générale, il marche bien et tout le monde en est satisfait.

Nous pensons cependant que la sécurité aérienne est très différente de la sécurité ferroviaire. Tout d'abord, dans le cas de la sécurité aérienne, il s'agissait de gens qui avaient un brevet d'aviation, et donc essentiellement des conditions d'octroi de ces brevets permettant à quelqu'un de voler, ces conditions étant établies et régies par les autorités médicales de l'aviation civile et le ministère des Transports. Il y avait des autorités médicales et des examens médicaux périodiques pour ce personnel navigant. Autrement dit, on se trouvait en face d'une foule de situations très différentes de la situation des chemins de fer. Nous avons souligné à l'époque qu'il était important que les pilotes et les autres navigateurs donnent leur consentement à cette disposition prévoyant la déclaration de conditions susceptibles de menacer la sécurité, et il a été tenu compte de cet avertissement.

[*Text*]

With respect to safety on the railway, we would suggest that, if threats to it exist, we certainly have not seen any evidence of it. We have reviewed the reports of the committee for the other place and we can see no evidence in those reports that there has been any documentation provided to illustrate that a significant, major problem in railway safety exists by virtue of the fact that health conditions or medical conditions are unknown to those who are interested in safety. We have seen no evidence of it or how extensive it is and, in our opinion, it must be a severe problem before we breach the confidentiality of medical records that would support that position.

Neither have we seen any evidence of the fact that the only way of solving the problem—if it exists and has been documented—is by way of mandatory medical reporting. This comes, as you initially indicated, from the Foisy committee report. I would suggest to you that the recommendation for the inclusion of mandatory medical reporting sits out in isolation in this report. There is no documentation anywhere in the investigation that would lead one to believe that a health problem was a direct cause or a major factor in the Hinton accident. Also, there is no evidence in the report that mandatory medical reporting would have made any difference in the Hinton accident. Indeed, to our knowledge and according to the report, there was only one individual who had a medical condition that might have been a hazard to railway safety. That condition was well known to the railway employees, and mandatory reporting from the physicians would have accomplished absolutely nothing. The existing situation was well known at the time to those who were in a position to manage that situation.

Under the circumstances, it is our opinion that there really has not been documented proof or rationale provided for what we, in the medical profession, envision as being a major intrusion into the confidentiality of a patient's records. Neither are we convinced that there is a major problem of considerable significance warranting such intrusion; nor is there any documentation that, in fact, that problem will be resolved by mandatory medical reporting.

In that context and to the contrary, as outlined in our brief, it is the position of the profession that the problems which we hear about on an anecdotal basis—but that, to date, have not yet been documented to us—would, from our perspective, be more effectively resolved through a comprehensive occupational health and safety program that could, perhaps, be enshrined in the legislation by regulation and that could be operated by the railway companies rather than by mandatory medical reporting.

Mr. Chairman, I hope that my statement will indicate to you the history of what went into the Aviation Act and why we see it as being a very different situation from what now exists in relation to the railway safety bill.

Mr. Da Sylva: Mr. Chairman, following this explanation by Mr. Geekie of the reason why we do not think article 35 will accomplish what it was meant to accomplish, and why we think another approach would be better, I would refer you to the supplementary proposal of the Canadian Medical Association to the House of Commons standing committee. Further, I

[*Traduction*]

En matière de sécurité ferroviaire, nous devons dire que nous n'avons pas vu de preuve que cette sécurité soit menacée. Nous avons examiné les rapports du Comité de l'autre endroit, et nulle part nous n'avons pu constater que la sécurité ferroviaire risquait d'être gravement menacée si les autorités intéressées n'étaient pas au courant de l'état de santé ou de la situation médicale de certains employés. Nous n'en avons vu aucune preuve et nous en ignorons totalement l'étendue. Or, si nous devons violer le secret médical dans ces conditions, il faut que le problème soit grave.

Il n'est pas prouvé du tout non plus que le seul moyen de résoudre le problème, pour autant qu'il existe et qu'il soit démontré, soit d'instaurer la déclaration médicale obligatoire. Il s'agit d'une initiative qui remonte, comme vous l'avez dit au départ, au rapport du comité Foisy. Je vous ferais remarquer que la recommandation visant à instaurer ce rapport médical obligatoire est une recommandation isolée de ce rapport. Rien dans l'enquête ne permet de penser qu'un problème de santé ait pu être une cause directe ou un facteur important dans l'accident de Hinton. Il n'est nullement prouvé par ailleurs dans le rapport qu'une déclaration médicale obligatoire aurait changé quelque chose à cet accident de Hinton. En fait, à notre connaissance et d'après ce rapport, une seule personne avait un problème médical susceptible de menancer la sécurité ferroviaire. Les employés de la compagnie le savaient très bien, et une déclaration obligatoire des médecins n'aurait rien changé au problème. Les responsables connaissaient parfaitement la situation au moment de l'accident.

Dans ces conditions, nous estimons qu'il n'existe aucune preuve ni aucun argument convaincant justifiant ce que nous autres professionnels de la médecine considérons comme un viol du secret médical. Nous ne sommes pas non plus convaincus qu'il existe un problème suffisamment important pour justifier une telle intrusion, ni qu'il ait été démontré que la déclaration médicale obligatoire permettrait de résoudre ce problème.

Dans ces conditions, comme nous le disons dans notre mémoire, notre profession estime au contraire que l'on pourrait trouver une solution plus efficace aux problèmes dont on entend parler de manière anecdotique, mais sans plus de précisions jusqu'à présent, en mettant en œuvre un programme complet de santé et de sécurité professionnelle qui pourrait être intégré sous forme de règlement à la législation et pourrait être appliqué par les compagnies ferroviaires plutôt que dans le cadre d'un régime de déclaration médicale obligatoire.

Monsieur le président, j'espère que ce rappel des événements liés à la Loi sur l'aéronautique vous permettra de constater qu'il s'agissait d'une situation très différente de celle dont il est question à propos de la sécurité ferroviaire.

M. Da Sylva: Monsieur le président, maintenant que M. Geekie vous a expliqué pourquoi nous estimons que l'article 35 n'aurait pas l'efficacité souhaitée et pourquoi nous estimons qu'il vaudrait mieux suivre une autre voie, j'aimerais vous renvoyer à la proposition supplémentaire soumise par l'Association médicale canadienne au Comité permanent de la Cham-

[*Text*]

would like to ask Mr. Mastromatteo to address this situation and to explain to the committee how we think an occupational health approach would be far superior for everyone concerned in this venture.

Mr. Ernest Mastromatteo, Member, Subcommittee on Environmental and Occupational Health, Canadian Medical Association: Mr. Chairman and members of the committee. I am happy to be here today on behalf of the Canadian Medical Association. You have before you copies of our supplementary submission and I will read briefly through this.

Under Bill C-105, the federal government proposes to create an obligation on all physicians to report any individual employed in a job where public safety and the safety of others can be jeopardized if such individual has a condition which may impair his or her ability to perform in a safe manner.

In our brief to the committee, we outlined why we believe that the ad hoc mechanisms proposed under Bill C-105 are both inefficient and impractical and how they encroach, in a very broad way, on the primary role of the practising physician. At the time of our presentation, we outlined briefly how we believe the federal government's objective can be attained more efficiently through another approach, and in response to the committee's invitation we will now attempt to provide a more detailed plan for improving safety in railway operations through legislation and regulations which make use of already existing structures in the industry.

Occupational medicine has come a long way since the days of the company doctor who used to provide a wide array of services to company employees and which included both on-the-job and off-the-job care to employees and their families. This may have been necessary in the days prior to medicare, when the financial barrier to health care may have been a significant factor. There were also other barriers such as the remote locations of the early railway operations.

Today, medicare has made it possible for all Canadians to obtain health care without financial burden. This has also made it possible for medical practicioners to establish practice in small towns where the companies were located, thus enabling the skills and effort of the occupational physician to be concentrated on the workplace hazards.

In fact, most if not all provinces have enacted occupational health legislation that assures workers of protection against occupational health hazards and emergency care for occupationally-related injuries or diseases. These factors have led to the development of the specialty of occupational medicine, for which physicians follow a specially-designed training program, and for which they can be certified by a recognized certifying body. Through education and training, the occupational physician learns about occupational health hazards and diseases, how to prevent them or minimize the risk of contracting them, and finally treat the victims and rehabilitate them when preventive measures have failed. This specially-trained physician also becomes familiar with on-the-job fitness requirements and is responsible for assuring that individuals who have certain

[*Traduction*]

bre des communes. Je voudrais aussi demander à M. Mastromatteo de vous expliquer pourquoi nous estimons qu'il serait de loin préférable d'aborder la question sous l'angle de la médecine du travail.

M. Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité sur l'hygiène professionnelle et de l'environnement, Association médicale canadienne: Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je suis heureux de m'adresser aujourd'hui à vous au nom de l'Association médicale canadienne. Vous avez reçu des exemplaires de notre mémoire supplémentaire, que je vais parcourir rapidement.

Avec le projet de loi C-105, le gouvernement fédéral se propose d'obliger tous les médecins à faire une déclaration au sujet de toute personne occupant un poste essentiel pour la sécurité du public si cette personne risque de ne pas être en état de s'acquitter en toute sécurité de ses fonctions.

Dans notre mémoire, nous avons expliqué pourquoi nous estimons que les palliatifs proposés dans le projet de loi C-105 sont à la fois inefficaces et maladroits et montré qu'ils empiétaient très largement sur le rôle fondamental du praticien. Dans notre intervention, nous avons rapidement esquissé une méthode qui nous semble plus efficace pour atteindre les objectifs du gouvernement fédéral, et en réponse à l'invitation du Comité, nous allons maintenant essayer de vous proposer un plan plus détaillé d'amélioration du fonctionnement des chemins de fer grâce à des lois et à des règlements s'inspirant des structures déjà établies de l'industrie.

La médecine du travail a fait beaucoup de chemin depuis l'époque du médecin d'entreprise qui fournissait toute une gamme de services aux employés de la société, et qui soignait les employés et leurs familles aussi bien au travail qu'à l'extérieur. Cet état de choses était peut-être nécessaire avant l'avènement de l'assurance maladie, à une époque où le coût des soins médicaux pouvait être un élément important. Il y avait aussi d'autres obstacles, par exemple le fait que certains employés se trouvaient dans des régions très reculées au début de l'histoire du chemin de fer.

De nos jours, grâce à l'assurance médicale, tous les Canadiens peuvent se soigner sans problèmes financiers. Les médecins se sont installés dans les petites villes où étaient présentes ces compagnies, ce qui a permis aux spécialistes de la médecine du travail de se concentrer sur les risques professionnels.

En fait, la majorité, voire la totalité des provinces ont adopté des lois sur l'hygiène professionnelle garantissant aux travailleurs une protection contre les dangers professionnels et des soins d'urgence en cas d'accidents ou de maladies professionnels. C'est ainsi que s'est développée la spécialité de la médecine du travail, à laquelle les médecins sont préparés au moyen d'un programme de formation bien particulier, et qu'ils ne peuvent pratiquer qu'après avoir été dûment reconnus par un organisme d'accréditation. Grâce à leurs études et à leur formation, les médecins se familiarisent avec les risques et les maladies professionnels, apprennent à lutter contre ces maladies ou à en minimiser l'incidence, et se familiarisent avec les traitements à apporter aux victimes lorsque la prévention n'a pas suffi. Le médecin spécialiste se familiarise aussi avec les

[*Text*]

disabilities and health limitations are assigned to jobs they can perform safely. This element of safety applies to the worker, his fellow workers and the public, depending on the nature of the job. In many large plants or operations, the occupational physician is involved in pre-employment assessment to assure that applicants can perform the job for which they apply without risk to themselves or others. If the individual is not fit physically, management will direct him or her to another occupation better suited to the individuals abilities. On rare occasions an applicant may be refused employment if the individual does not meet the fitness requirements of the job and there is no other job available. Where the job is particularly sensitive—such as in crane operation, mine hoistment, mine rescue, et cetera—the employee may have to undergo periodic checks to ensure his continued fitness.

Following an illness for which the employee was absent for some time, the occupational physician will ensure that the employee has fully recovered and is totally fit. If not, he should be placed on modified employment for a prescribed period of time before returning to his usual job. When in doubt the occupational physician may, with the worker's consent, seek information from the attending pysician.

Because the attending physician may not be entirely familiar with the demands of the patient's occupation, the occupational physician may provide this information to the attending physician to ensure that the latter's assessment is based on a good understanding of the situation in the workplace. In some cases, the occupational physician will contact the attending physician, with the worker's consent, to discuss the situation in more detail and thus ensure that the employee's condition is well understood by both parties before a decision is made concerning the worker's return to work.

What we have described above is what occurs ideally in the occupational health setting. It may not function as well in small plants where there is no full time occupational physician. There is no reason, however, for it not to function well in the railway industry, provided some minor legislative and regulatory adjustments are made along the following lines.

The CMA believes that the Railway Safety Act should be amended to:

1. Make it an obligation on the part of the employer to identify and "designate" a number of positions where a minimum level of medical fitness is required in terms of safety to others. They already do this for jobs which require certain minimal skills. This process should involve the Occupational Health Department for advice;

2. Ensure that the Occupational Health Department determines the nature of the fitness requirements—medical criteria—appropriate for each level of designated position if more than one level is established;

3. Give the Occupational Health Department the responsibility for determining the mechanisms for carrying out periodic assessments of designated workers and their fre-

[*Traduction*]

conditions physiques exigées pour le travail et est chargé de veiller à ce que les personnes présentant un certain handicap ou une lacune sur le plan de la santé soient affectées à des postes ne présentant pas de danger. Cette protection concerne le travailleur lui-même, ses collègues et le public, suivant la nature de l'emploi. Dans beaucoup de grandes entreprises, le médecin d'entreprise participe à l'évaluation des candidats lors du recrutement afin de s'assurer qu'ils sont en mesure de s'acquitter des fonctions qu'ils postulent sans danger pour eux-mêmes ou pour autrui. Si le candidat ne présente pas les garanties physiques requises, la direction l'affecte à un poste correspondant mieux à ses capacités. A de rares occasions, il arrive que l'on refuse d'employer un candidat qui ne répond pas aux exigences du poste sur le plan de la santé s'il n'y a pas d'autres postes à lui offrir. Dans le cas de fonctions particulièrement délicates, par exemple des fonctions de grutier ou de démineur, on peut imposer à l'employé des testes médicaux réguliers.

Si l'employé est malade et s'absente un certain temps, le médecin d'entreprise vérifie à son retour qu'il est parfaitement remis. Si ce n'est pas le cas, il doit être affecté à d'autre tâches pendant un certain temps avant de reprendre ses fonctions normales. En cas de doute, le médecin d'entreprise peut, avec le consentement du travailleur, consulter le médecin traitant.

Comme ce dernier n'est pas nécessairement parfaitement au courant des exigences du poste du patient, le médecin d'entreprise peut lui communiquer ces précisions afin de lui permettre de fonder son opinion sur une bonne compréhension du contexte professionnel. Le médecin d'entreprise pourra à l'occasion communiquer avec le médecin traitant, avec le consentement du travailleur, pour discuter plus en détail de la situation et s'assurer qu'il n'y a pas de malentendu sur l'état du patient avant qu'une décision ne soit prise sur son retour au travail.

Nous venons de vous décrire la situation idéale dans un contexte professionnel. Les choses ne se passent toutefois pas nécessairement aussi bien dans les petites entreprises qui n'ont pas de médecin d'entreprise à plein temps. Il n'y a toutefois aucune raison pour que ce dispositif ne fonctionne pas correctement dans l'industrie ferroviaire à condition de modifier légèrement la Loi et les règlements comme nous le proposons.

L'AMC estime qu'il faudrait modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire de manière à ce que:

1. L'employeur soit tenu de déclarer et de «désigner» un certain nombre de postes exigeant un minimum de condition physique pour garantir la sécurité d'autrui. C'est déjà le cas pour les emplois qui exigent certaines compétences minimales. Le service d'hygiène professionnelle devrait être consulté sur cette démarche;

2. Le service d'hygiène professionnelle détermine la nature des exigences de santé—les critères médicaux—correspondant à chaque niveau de poste désigné s'il y a plusieurs niveaux;

3. Le service d'hygiène professionnelle soit chargé d'élaborer les procédures et le calendrier des examens périodiques imposés aux employés occupant des postes

[*Text*]

quency. Depending on the medical criteria and the particular job requirements, workers may be subject to different assessments at different intervals to assure that they continue to be medically fit;

4. Make it an obligation for the designated worker to participate in such periodic assessment by the occupational physician or his designate. The nature of the assessment will determine whether it shall be carried out by the physician or an assistant or a nurse if, for example, it is the measuring of blood pressure.

5. Provide the necessary powers to the employer to relocate an employee who fails to meet the medical criteria and to discipline a worker who fails to participate in prescribed periodic assessments. An appeal mechanism for the employee who believes he has been improperly treated is essential here;

6. Make it an obligation under penalty of law for the employee to report to the Occupational Health Department any condition of which the employee is aware that may make him or her unfit within the definition of the designated job. The Occupational Health Department can provide such employees with guidelines regarding those conditions which should be reported. Penalties under the law for failing to report should be severe enough to deter presumably responsible individuals from avoiding to carry out what should be considered as responsibilities of the job.

Although this is not directly a medical matter, we urge members of the standing committee to include legislation to the effect that income protection be afforded to any employee who is unable to continue in his or her work because of medical incapacity bearing on the safety of other employees or of the general public. If the need for meeting fitness requirements on the part of certain designated workers is real, it cannot be left to chance—that is, left to a worker who casually sees a physician. Current legislative proposals under Bill C-105 rely on the hope and chance that employees suffering some form of disabling condition will consult his or her physician and that such encounter will generate useful and pertinent information for the employer.

In the interest of public safety, it must be clearly understood that the only way to ensure proper medical fitness in an employee who holds a designated job is through regular assessment to ensure that the employee meets pre-established medical criteria that are appropriate to specific job requirements. In our view, this can be best accomplished through legislation which places on the employer and the Occupational Health Department the responsibility to monitor employees regularly, and on the employee the onus to report any serious condition that may develop between periodic assessments. The Canadian Medical Association and the Occupational Health Association of Canada would be glad to cooperate with the federal government in developing and refining the above suggestions.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Is the presentation we heard this afternoon in its substance similar to the

[*Traduction*]

désignés. Selon les critères médicaux et les exigences de leur poste, les travailleurs pourront être tenus de se soumettre à des examens différents à des intervalles différents;

4. Le titulaire d'un poste désigné soit tenu de se soumettre à ces examens périodiques pratiqués par le médecin d'entreprise ou son délégué. Selon sa nature, l'examen pourra être pratiqué par le médecin ou par un adjoint ou un infirmier ou une infirmière s'il s'agit par exemple simplement de prendre la tension.

5. L'employeur ait les pouvoirs nécessaires pour muter un employé qui ne remplit pas les exigences médicales ou pour sanctionner un travailleur qui refuserait de se soumettre aux examens périodiques prescrits. Il est essentiel ici de prévoir un mécanisme de recours pour les employés qui s'estimeraient lésés;

6. La Loi exige que l'employé signale au service d'hygiène professionnelle toute condition susceptible de nuire à l'exercice de ses fonctions dans les conditions prescrites dont il peut avoir connaissance. Le service d'hygiène professionnelle pourra communiquer aux employés des lignes directrices sur cette procédure. Les sanctions prévues par la loi pour les contrevenants devront être suffisamment lourdes pour dissuader des personnes supposées responsables de se dérober à ce qui sera considéré comme l'une des responsabilités de leur emploi.

Bien qu'il ne s'agisse pas directement d'une question médicale, nous recommandons aux membres du Comité permanent de prévoir dans la loi des dispositions garantissant une protection du revenu pour les employés qui pourraient être amenés à cesser leurs activité en raison d'une incapacité médicale susceptible de menacer la sécurité des autres employés ou du public. S'il est vrai que certains travailleurs occupant des postes désignés doivent répondre à certains critères de santé, on ne peut s'en remettre pour cela au hasard, c'est-à-dire aux simples visites de routine de l'employé chez son médecin. Dans le texte actuel du projet de loi C-105, on se contente d'expérer que par hasard l'employé victime d'un problème consultera son médecin et que grâce à cette consultation l'employeur pourra obtenir des renseignements utiles et pertinents.

Dans l'intérêt de la sécurité publique, il faut bien comprendre que le seul moyen de s'assurer qu'un employé occupant un poste désigné est parfaitement en état de s'acquitter des ses fonctions est de lui faire passer des examens réguliers pour s'assurer qu'il répond bien aux normes prescrites. La meilleure formule est à notre avis d'adopter une loi imposant à l'employeur et au service d'hygiène professionnelle la responsabilité de soumettre régulièrement les employés à des examen, et à l'employé le devoir de signaler toute détérioration sérieuse de son état qui pourrait se produire entre ses examens périodiques. L'Association médicale canadienne et l'Association de l'hygiène professionnelle du Canada collaboreront volontiers avec le gouvernement fédéral à l'élaboration et au perfectionnement de ces suggestions.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Votre exposé de cet après-midi est-il en gros le même que celui qui a

[*Text*]

presentation that was made to the legislative committee in the House of Commons?

Mr. Da Sylva: Mr. Mastromatteo just read the supplementary report that was sent to the legislative committee after our initial presentation. You have in front of you the original brief which is entitled "The Canadian Medical Association Brief to the House of Commons Standing Committee." During our presentation questions led to other questions and, as a result, the CMA was invited to submit a supplementary report. What Mr. Mastromatteo read for your benefit is what we sent to the committee.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I found your presentation very convincing, particularly the first paragraph of your summary where you argue that Bill C-105 would appear to make attention to fitness depend on what you describe as the "hope and chance that employees suffering from some form of disabling condition will consult his or her physician and that such encounter will generate useful and pertinent information for the employer." I have two questions. First, was there any reaction from the committee in the other place or the government in response to that argument? If so, what was their response or rebuttal?

Mr. Da Sylva: To my knowledge there was no response and no rebuttal. Mr. Geekie, would you care to comment?

Mr. Geekie: There was certainly no rebuttal of our statements, to the effect from whence this comes. The Foisy Report, as I indicated to you earlier, provides no documentation to lead to the recommendation on mandatory reporting. We have repeatedly requested this of Transport people and the railway and, to date, have received none.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes. However, the point I am concerned with is the argument you make here that Bill C-105 makes the discovery of illness and the like depend on hope and chance rather than on a program of occupational testing provided by the employer. Was that particular point dealt with or rebutted in any way?

Mr. Geekie: No.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It was not. All right. Let me ask you if, in fact, the railways to which this legislation will apply, the companies to which this legislation will apply, do have programs which ensure that employees who perform work which might entail danger to other employees and the general public would be detected and screened out? Do they, in fact, have such occupational fitness programs, or is it simply a matter of relying upon the privately engaged physician?

Mr. Da Sylva: Mr. Chairman, in answer to the senator's question, I would say that the large railways probably do have departments of occupational health and safety. They are probably functioning under existing provincial laws which direct certain things to be done.

However, with respect to the reporting of conditions which may be unknown, there is no regulatory framework and no legislation that makes it obligatory on an individual to report

[*Traduction*]

été présenté au Comité législation de la Chambre des communes?

M. Da Sylva: M. Mastromatteo vient de vous lire le rapport supplémentaire que nous avons envoyé au Comité législatif à la suite de notre exposé initial. Vous avez sous les yeux le mémoire initial intitulé «Mémoire de l'Association médicale canadienne au Comité permanent de la Chambre des communes». Au cours de notre comparution, la discussion s'est élargie, et l'AMC a en conséquence été invitée à soumettre un rapport complémentaire. C'est le document que nous avons envoyé au Comité que vient de vous lire M. Mastromatteo.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'a trouvé votre exposé très convaincant, en particulier le premier paragraphe de votre résumé dans lequel vous dites que d'après le texte actuel du projet de loi C-105, on se contente d'espérer que par hasard l'employé souffrant d'un problème médical diminuant ses facultés consultera son médecin et que grâce à cette consultation l'employeur pourra obtenir des renseignements utiles et pertinents. J'ai deux questions à vous poser. Premièrement, le comité de l'autre endroit ou le gouvernement ont-ils répondu à cet argument? Dans l'affirmative, qu'ont-ils répondu et l'ont-ils réfuté?

M. Da Sylva: A ma connaissance, il n'y a eu ni réponse ni réfutation. Monsieur Geekie, vous voulez préciser?

M. Geekie: Certainement pas en fonction de la proposition initiale. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, le rapport Foisy ne fournit aucun argument à l'appui de sa recommandation de mise en place d'une déclaration obligatoire. Nous avons demandé des explications à maintes reprises aux représentants des Transports et des chemins de fer, mais ils ne nous en ont encore donné aucune.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui. Mais ce qui m'intéresse particulièrement, c'est le passage où vous dites que c'est par chance ou par hasard que l'on pourra découvrir une maladie ou autre avec les dispositions actuelles du projet de loi C-105, au lieu de pouvoir le faire dans le cadre d'un programme de tests médicaux administré par l'employeur. Cet argument précis a-t-il été discuté ou réfuté?

M. Geekie: Non.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non. Bon. Pouvez-vous me dire si les compagnies ferroviaires auxquelles s'appliquera ce projet de loi ont des programmes de détection et de dépistage des employés susceptibles de menacer la sécurité des autres employés ou du public? Ont-elles des programmes de contrôle de la santé des employés, ou s'en remettent-elles simplement aux médecins privés?

M. Da Sylva: Pour répondre à la question du sénateur, monsieur le président, je dirais que les grosses compagnies ferroviaires ont sans doute des services chargés de l'hygiène et de la sécurité au travail régis par les lois provinciales actuelles.

Toutefois, aucune loi et aucun cadre réglementaire n'exige que l'individu déclare lui-même un problème de santé qui peut passer inaperçu; et le projet de loi en question ici ne prévoit

[*Text*]

himself; nor is there such a legally or regulatively designated position as outlined in the proposed legislation. In other words, the drafters of the bill have identified an area of concern and have said that there are jobs which are sensitive because they require a certain minimum of fitness and, rather than say to the occupational health departments, "You shall designate these jobs and you shall define the criteria," et cetera, they have suggested that this should happen by chance. Perhaps Mr. Mastromatteo might like to add some comments about the functioning of these occupational health departments with respect to safety.

Mr. Mastromatteo: Very briefly, senator, there are, in fact, in the larger railways, existing occupational health departments or staff that could put into place such recommendations as we have made. I do not know if I could say the same about smaller railway companies.

The Acting Chairman: Do you have any further questions, Senator Stewart?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The presentation, Mr. Chairman, was very clear and is convincing.

Senator Davey: I believe I understand what is happening and what you are saying. If I do, I certainly agree with my colleagues. I am reading now from clause 35 of the bill.

> Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient holds a position in a railway company . . .

and so on. Presumably, there would be people holding positions in the railway company who would never see a physician.

Mr. Mastromatteo: That is right.

Senator Davey: Is my understanding correct? If so, that would be crazy.

Mr. Geekie: Mr. Chairman, may I add to that? Another concern that we have is that a designated employee who is aware of this situation may not freely divulge information to his own family physician, that he otherwise would to have his condition treated, which may eventually constitute a threat. Alternatively, we have a concern that if their employment and their designated position is known to their own family physician, they will deliberately go to a hospital emergency department or to some physician who does not know, in order to circumvent the requirement. I hate to keep harping back on this point, but very significant differences exist between pilots and licencees and railway personnel. We would point out that the Department of Transport itself, as we have suggested here, could be useful for railway employees, for all pilots, air traffic controllers, all those who are in critical positions, if they would sit down and designate how frequently those individuals must go through a routine medical examination, with specific criteria established by DOT according to the type of plane the individual is flying, his age and condition, so that it is all laid down. In addition to this, most of the major carriers have their own occupational health requirements for periodic assessments on top of this, so that, again, you are dealing with a much more refined sort of area. We think that there is considerable merit to the excellent program that DOT has operated in this

[*Traduction*]

aucune disposition législative ou réglementaire de ce genre. Autrement dit, les rédacteurs du projet de loi ont cerné un domaine de préoccupation et déclaré que certains emplois posaient un problème délicat et nécessitaient un minimum de condition physique mais, au lieu d'exiger que les services d'hygiène professionnelle désignent les emplois en question et définissent les critères pertinents, etc., ils s'en sont remis au hasard. Peut-être M. Mastromatteo pourrait-il nous donner quelques explications supplémentaires sur le fonctionnement de ces services d'hygiène du travail en matière de sécurité.

M. Mastromatteo: Disons très brièvement qu'il y a effectivement au sein des grandes compagnies ferroviaires des services d'hygiène du travail ou des agents du personnel susceptibles d'appliquer les recommandations que nous avons formulées. Je ne sais pas si je pourrais en dire autant des petites compagnies ferroviaires.

Le président suppléant: D'autres questions, sénateur Stewart?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, l'exposé était clair et convaincant.

Le sénateur Davey: Je crois que j'ai bien saisi ce qui se passe et ce que vous dites. si c'est le cas, je suis tout à fait d'accord avec mes collègues. L'article 35 du projet de loi dit:

> Le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient occupe, au sein d'une compagnie de chemin de fer . . .

etc. J'imagine qu'il y a des employés de la compagnie de chemin de fer qui ne voient jamais un médecin.

M. Mastromatteo: C'est exact.

Le sénateur Davey: J'ai bien compris? Dans ce cas, c'est une folie.

M. Geekie: Monsieur le président, pourrais-je ajouter quelque chose? Nous craignons aussi qu'un employé occupant un poste désigné, sachant ce qu'il en est, n'hésite à communiquer à son propre médecin de famille des renseignements qu'il lui donnerait normalement pour se faire traiter, ce qui risque d'entraîner une situation dangereuse. Ou encore, nous craignons que l'employé, sachant que son médecin de famille est au courant de sa situation et du fait que son poste est désigné, ne décide plutôt de se rendre au service des urgences d'un hôpital ou chez un autre médecin ignorant de la situation de façon à éviter d'être obligé de déclarer son état. Je suis désolé de revenir sans arrêt à la charge, mais il y a des différences considérables entre les pilotes ou titulaires de brevet d'aviation et les employés des compagnies ferroviaires. Précisons que le ministère des Transports lui-même, comme nous le disons ici, pourrait aider les employés des compagnies ferroviaires, les pilotes, les contrôleurs du trafic aérien, tous les gens qui occupent des postes en rapport avec la sécurité, s'il prenait la peine d'écrire noir sur blanc tous les combien ces employés doivent passer une visite médicale de routine, de préciser les critères à respecter en fonction du type d'aéronef sur lequel navigue l'employé, de son âge et de son état. En outre, la plupart des grands transporteurs ont leurs propres exigences et leurs employés subissent régulièrement des examens, c'est-à-dire

[*Text*]

area, transposing it to the railway employees as well as to the government providing the criteria for the occupational health standards and the standards required for these employees, and requiring that the companies in question have occupational health programs in essence, to implement the criteria which society has established.

Mr. Da Sylva: Mr. Chairman, if I may add, we as physicians have another concern. Even though we, as occupational health physicians, are very are concerned about the safety of the employee and the public, we are concerned that perhaps we are following a trend here which would lead to a breakdown in the confidence which exists between the attending physician and the patient. The attending physician is not one who watches a patient enter his office and says, "Now, what has he got to hide and to whom should I report him?" The climate is quite different. To expect that physicians will change an attitude and start looking for such and such a situation every time a patient comes in is to ask the physician to change his role completely.

Senator Davey: In agreeing with the thrust of your recommendation, should this principle be carried further, to public transit drivers and truckers?

Mr. Da Sylva: We think so.

Senator Davey: What about car drivers?

Mr. Da Sylva: The situation in this area is slightly different, in that almost every province has developed legislation which makes it mandatory for individual physicians to report to the provincial licensing authority when he sees a patient who has a condition.

Senator Davey: Are you talking now about an automobile driver?

Mr. Da Sylva: An automobile driver. The CMA has been involved in producing a guide for driver fitness since 1973. Every physician in our association receives every newly edited copy of this guide. The vast majority of Canadians are potential drivers, if they are not actual drivers. There is almost no exception here. You do not have to wonder whether this person is potentially a driver; he potentially is a driver. If you have any doubts, you have a guide to go back to. In spite of the relative simplicity of this system, we have reason to believe that physicians are very reluctant to report such individuals. We encourage them to do so under the existing provincial laws, but it makes it difficult. It changes a physician's role from a caregiver to a denunciator, so to speak.

Senator Davey: What about the people who do not go to physicians? Lots of people who drive cars never go to physicians.

Mr. Da Sylva: As you know, senator, there are various classes of driver permits. For the ordinary driver, the medical assessment is very primitive.

[*Traduction*]

qu'il y a dans ce cas des procédures beaucoup plus poussées. Nous estimons que le programme du ministère des Transports dans ce domaine a d'énormes qualités et que ce serait une excellente chose qu'on le transpose aux employés des compagnies ferroviaires et que le gouvernement établisse les critères d'hygiène de l'emploi et les normes requises des employés et impose aux compagnies en question l'obligation de mettre en place des programmes d'hygiène de l'emploi pour appliquer ces critères.

M. Da Sylva: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'ajouterai que nous avons une autre préoccupation sur le plan médical. Bien que, en tant que médecins d'entreprises, nous nous préoccupions surtout de la sécurité des employés et du public, nous craignons qu'il ne se produise une détérioration de la confiance existant entre le médecin traitant et son patient. Le médecin traitant n'est pas quelqu'un qui regarde entrer son patient en se disant: «Bon, qu'est-ce qu'il me cache et à qui dois-je le dénoncer?» Le climat est tout à fait différent. S'attendre à ce que les médecins changent d'attitude et commencent à chercher ce genre de chose à chaque fois qu'un patient vient les voir, c'est leur demander de remettre en question tout leur rôle.

Le sénateur Davey: Si l'on accepte le principe de base de votre recommandation, faut-il étendre le principe aux conducteurs d'autobus et de camions?

M. Da Sylva: Oui.

Le sénateur Davey: Et les automobilistes?

M. Da Sylva: C'est un peu différent, car presque toutes les provinces ont des lois qui exigent que les médecins signalent aux autorités les personnes dont l'état présente un problème.

Le sénateur Davey: Vous parlez des automobilistes?

M. Da Sylva: Oui. L'AMC contribue depuis 1973 à la rédaction d'un guide sur la condition physique des automobilistes. Tous les médecins de notre association reçoivent toutes les rééditions de ce guide. La grande majorité des Canadiens sont des conducteurs potentiels, sinon effectifs. Il n'y a pratiquement aucune exception. On n'a pas à se demander si quelqu'un est un conducteur potentiel, il l'est. Si l'on a un doute, on peut se référer au guide. Malgré la relative simplicité de ce système, nous avons des raisons de penser que les médecins se font beaucoup tirer l'oreille pour signaler les cas de personnes ayant des problèmes. Nous les encourageons à le faire en vertu des lois provinciales existantes, mais c'est difficile. On demande en fait en quelque sorte au médecin de devenir un délateur.

Le sénateur Davey: Et les gens qui ne vont pas voir un médecin? Il y a des tas d'automobilistes qui ne vont jamais voir un médecin.

M. Da Sylva: Vous le savez, sénateur, il y a plusieurs catégories de permis de conduire. Pour le simple conducteur d'automobile, les exigences médicales sont vraiment très élémentaires.

[*Text*]

In other words, the first time there is a test the physician is concerned about whether the person can walk and see. However, if a person applies for a permit to drive a bus or a large commercial truck, that person would likely be required to go through a medical examination, and repeatedly so. So medical conditions would likely be picked up in the process of relicensing applications.

Mr. Geekie: Mr. Chairman, part of the reason we may appear to be inordinately concerned relates to this; the guide we have referred to for a driver's fitness test was produced by the profession as a guide to the individual physician so that he could advise his patients as to when the patient should not drive any longer. That was refined and improved. Unfortunately, what has happened is that provincial governments across the country literally took the guide and enacted it. So the guide went from being a guide to physicians to advise their patients to being legislation. Now we see a return to this, not entirely inappropriately in that case, but, in our opinion, in this case it could be inappropriately applied.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Am I not correct in thinking that the situation we are talking about here is different from that of an operator of a private motor vehicle, because in this situation there is an employer. I get the impression that, to some extent, clause 35 shifts the onus of assuring public safety from the employing railway company to the physician.

Is that your reading of the thrust of this legislation?

Mr. Da Sylva: Definitely, Mr. Chairman; not only that, but it leaves it to chance.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): My second question is quite different. Have you consulted with your legal counsel as to the consequences that might arise if a physician did not make the report that is required under clause 35(1)? Could he be sued if he did not make that report?

Mr. Da Sylva: There is always that chance, but there is no penalty stipulated in the legislation. So the obligation is an empty one, and it would probably be difficult to administer as it is.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Would it be enforceable by the courts?

Mr. Da Sylva: It would be difficult to enforce that.

Mr. Geekie: We have not had an opportunity to have our legal counsel look at this specifically in this context. Legal counsel to the association did look at the implications of such a reporting mechanism *vis-à-vis* the Aeronautics Act. Again, you will recall that this is in the judgment of the physician whether or not it constitutes a safety hazard for a situation that he is likely to know relatively little about. So the physician's direct knowledge and proven knowledge will be difficult to prove, as lawyers have pointed out to us. The physician may not have the expertise to judge that.

But there is no question that if there were an obvious, patent safety hazard and the physician did not report it, and subse-

[*Traduction*]

En d'autres termes, au moment du premier examen, le médecin cherche à savoir si la personne est capable de marcher et de voir correctement. Par contre, si l'on demande un permis pour conduire un autobus ou un poids-lourd il faut se soumettre à des examens médicaux réguliers. Ainsi, les problèmes médicaux éventuels seront détectés lors des renouvellements de permis.

M. Geekie: Nous avons peut-être l'air de nous préoccuper excessivement de cette question, monsieur le président, mais c'est parce que le guide dont nous avons parlé au sujet d'un examen médical pour les conducteurs a été préparé par les membres de la profession à l'intention des médecins afin qu'ils puissent avertir leurs patients lorsque ceux-ci ne sont plus en état de conduire. Ce guide a été remanié et amélioré. Malheureusement, les divers gouvernements provinciaux du pays ont pris le guide pour en faire une loi. Ce qui au départ était censé d'être un guide pour les médecins devant conseiller leurs patients est devenu législation. Il semble maintenant y avoir un revirement, ce qui n'est pas nécessairement un mal dans ce cas-ci, mais l'application pourrait se faire d'une façon mal appropriée.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): N'ai-je pas raison de penser que la situation dont nous parlons ici diffère de celle du conducteur d'une automobile privée dans la mesure où il y a un employeur. J'ai l'impression que, dans une certaine mesure, l'article 35 fait passer la responsabilité de la sécurité du public de la compagnie ferroviaire au médecin.

Est-ce ainsi que vous interprétez celle loi?

M. Da Sylva: Certainement, monsieur le président; et en plus, on laisse faire le hasard.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ma deuxième question est bien différente. Avez-vous demandé à votre conseiller juridique ce qui se passerait au cas où un médecin ne présenterait pas le rapport requis à l'article 35(1)? Est-il passible de poursuites s'il ne présente pas ce rapport?

M. Da Sylva: C'est toujours possible, mais la loi ne prévoit pas de pénalité. Ce n'est donc pas une véritable obligation et cette disposition serait sans doute difficile à administrer.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Les tribunaux pourraient-ils la faire appliquer?

M. Da Sylva: Ce serait difficile.

M. Geekie: Nous n'avons pas eu l'occasion de demander à notre conseiller juridique son avis sur ce point précis. Le conseiller juridique de l'Association a étudié les implications de ce type de mécanisme dans la Loi sur l'aéronautique. Là encore, c'est un médecin de déterminer s'il existe un danger pour la sécurité dans une situation qu'il connaît vraisemblablement assez mal. Ainsi, comme les avocats nous l'ont fait remarquer, il sera difficile de prouver que le médecin avait vraiment une connaissance directe et approfondie du problème. Le médecin n'a peut-être pas les connaissances nécessaires pour juger.

Mais il est clair qu'en cas de danger manifeste et évident pour la sécurité, le médecin n'en ayant pas fait état serait passible de poursuites civiles en cas d'accident et de blessures.

[*Text*]

quently there was an accident and the individual or others were harmed, the physician would be liable to civil action.

The Acting Chairman: Mr. Da Sylva, in your brief you say that clause 35(1) requires a physician who examines a designated worker to report any medical condition. Does that include drugs and alcohol?

Mr. Da Sylva: Drugs and alcohol are not specifically addressed, but I would assume that any use of drugs or alcohol in a way so as to impair one's ability to perform would probably be considered as a medical condition. The legislation does not address that. We have assumed that the medical condition could be interpreted very broadly.

The Acting Chairman: When a physical examination is conducted, is there a urine test to determine drug use or alcohol use within the past 24 or 30 hours?

Mr. Da Sylva: The usual examination of a patient, Mr. Chairman, does not include such testing. I think the legislation is meant to address the casual encounter between a physician and a patient when the patient seeks advice for any condition, be it a cold or a sore thumb.

In the process of investigation, the physician is not likely to measure the amount of alcohol, unless there is obvious impairment. Then you get into the much broader definition of "medical condition" which could impair the individual's ability to perform safely. Nor is the testing for drugs a usual procedure.

If the whole process were put back into the occupational health field, I think that kind of thing could be incorporated and the kind of examination and screening and periodic examinations—which would have to be appropriate not only to the individual, but to the individual's job—may, indeed, involve some kind of verification of certain facts. They may involve testing the blood for sugar and for various other abnormalities, which is part of normal investigations.

We have not addressed the question of drug testing in this particular paper because the CMA is in the process of developing a position with respect to drug testing in the work place within another committee. That position will be available, presumably, in the next few months.

We did express our opinion in an earlier statement on the question of pre-employment testing. That opinion was against it. As for on-the-job drug testing, there is no official CMA position at the present time.

The Acting Chairman: What do you mean by "a severe medical problem?"

Mr. Da Sylva: I am not sure to which particular part of the brief you are referring. Do you mean in a general sense?

The Acting Chairman: I am thinking about high blood pressure. I would call that a severe medical problem.

[*Traduction*]

Le président suppléant: Monsieur Da Sylva, vous dites dans votre mémoire que selon l'article 35(1), le médecin examinant un employé désigné doit faire état de tout problème médical. Est-ce que ceci inclut les drogues et l'alcool?

M. Da Sylva: Il ne s'agit pas précisément des drogues et de l'alcool mais je suppose que si quelqu'un se droguait ou buvait au point de ne plus être en état d'assumer ses fonctions, on considérerait qu'il s'agit d'un problème médical. La Loi ne répond pas à cette question. Nous avons supposé que cette notion de problème médical pouvait être interprétée de façon très large.

Le président suppléant: Lors de l'examen médical, fait-on une analyse d'urine pour déterminer si la personne a consommé des drogues ou de l'alcool au cours des 24 ou 30 dernières heures?

M. Da Sylva: En principe, ce genre d'analyse ne fait pas partie des examens que subissent les patients, monsieur le président. Je pense que la Loi traite des rencontres courantes entre médecin et patient, lorsque ce dernier consulte pour un problème quelconque, qu'il s'agisse d'un rhume ou d'un mal au doigt.

Au cours de l'examen, le médecin ne va sans doute pas chercher à mesurer la quantité d'alcool consommée, à moins que la patient ne soit manifestement ivre. On en arrive alors à une définition beaucoup plus large de ce «problème médical» susceptible d'empêcher la personne d'assurer ses fonctions en toute sécurité. On n'a pas non plus l'habitude de faire des analyses pour détecter la consommation de drogues.

Si tout ceci faisait partie du domaine de la médecine du travail, il serait possible de prévoir ce genre de choses et d'effectuer des examens et des tests de dépistage périodiques—qui devraient être définis en fonction de la personne, mais aussi de son travail particulier—et pourraient comprendre certaines vérifications. Par exemple, on pourrait faire des analyses de sang pour déterminer le taux de sucre et diverses autres anomalies, ce qui fait partie des examens courants.

Nous n'avons pas étudié la question des drogues dans ce document parce que l'AMC est en train d'élaborer une position concernant les examens de dépistage des drogues sur les lieux de travail dans le cadre d'un autre comité. Cette position devrait être connue au cours des prochains mois.

Nous avons donné notre opinion dans une déclaration antérieure sur la question des examens précédant l'embauche. Nous y étions opposés. En ce qui concerne les examens de dépistage des drogues au travail, l'AMC n'a pas de position officielle pour l'instant.

Le président suppléant: Qu'entendez-vous par «un problème médical grave»?

M. Da Sylva: Je ne sais pas exactement à quelle partie du mémoire vous faites allusion. Parlez-vous dans un sens général?

Le président suppléant: Je pense à la tension artérielle élevée. Je considère que c'est un problème médical grave.

[*Text*]

Mr. Da Sylva: I return to our original concept, that in fact these criteria must be developed by the occupational physician or the occupational health department.

High blood pressure may be insignificant to an office worker even though that office worker may be involved in important decisions; but epilepsy may not be significant to that office worker either, but it may be significant to a person in another position. So each level of designated position would have to identify what the risks are and what the medical criteria should be for that particular level of responsibility. These have to be personalized and developed on the basis of what is expected of the employee rather than just a blanket definition.

The Acting Chairman: As a former CNR engineer, we used to say that every trip was a great experience. What is the Canadian Medical Association's position on stress? There are situations when the engineer sees that he is going to hit an automobile, and he has to make a split-second decision as to whether or not to apply the brake. This is stress. What do you say about that? I have seen engineers who have had to book off for two or three days because they could not stomach what happened. If the company sent an engineer down to have a medical, what is your position going to be?

Mr. Da Sylva: I think the occupational health physician in this instance should answer that question because that is the sort of thing they are specialized to handle.

Mr. Mastromatteo: If the occupational physician carried out an examination of a worker and concluded that he was suffering from stress in such a way that it may incapacitate the worker or impair his ability to perform safely, then they would talk to the worker. In this situation, counselling should be afforded the worker, and the worker might be given other duties for a short period of time until the period of stress, with its emotional consequences, could be relieved. He would then be declared able to return to his full employment.

I would see that as part of a program where you would have counselling for workers, a system of recognizing that stress may impair job performance, of treating and giving advice to these people.

The Acting Chairman: Thank you very much for a very interesting and informative brief.

Our next witnesses are from the Canadian National Railway, Mr. J. P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President of Operations.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): May we adjourn for three or four minutes?

The Acting Chairman: Yes, we can do so. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

(Short recess)

(Upon resuming)

The Acting Chairman: We now have witnesses from the Canadian National Railway: Mr. J. P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President of Operations; Mr. J. S. Speirs, System

[*Traduction*]

M. Da Sylva: J'en reviens à ce que nous disions au départ, c'est-à-dire que ces critères doivent être établis par le médecin du travail ou le département de médecine du travail.

La tension artérielle peut être sans importance pour quelqu'un qui travaille dans un bureau, même s'il est appelé à prendre des décisions importantes, mais l'épilepsie peut également être sans importance pour cet employé de bureau, alors qu'elle peut être grave pour quelqu'un qui occupe un autre poste. Ainsi, il faudrait pour chaque niveau de poste désigné, définir les risques et savoir quels devraient être les critères médicaux correspondant au niveau de responsabilité en question. Ceci doit être de façon personnalisée et défini en fonction de ce que l'on attend de l'employé et non de façon globale.

Le président suppléant: Quand j'étais ingénieur au CN, nous disions toujours que chaque voyage était une expérience. Quelle est la position de l'Association médicale canadienne sur le stress? Il y a des cas où le mécanicien voit qu'il va percuter une automobile et il doit décider en une fraction de seconde s'il doit freiner ou non. C'est ça le stress. Qu'en pensez-vous? J'ai vu des mécaniciens obligés de prendre congé pendant deux ou trois jours parce qu'ils ne pouvaient se remettre de ce qui s'était passé. Si la compagnie envoyait un mécanicien subir un examen médical, quelle serait votre position?

M. Da Sylva: Je crois que dans ce cas-là, c'est le médecin du travail qui devrait répondre à la question car c'est exactement le genre de choses qu'il doit régler.

M. Mastromatteo: Si le médecin du travail estime après avoir examiné un travailleur que celui-ci souffre de stress à un tel point qu'il n'est pas capable d'assurer ses fonctions correctement ou sans compromettre la sécurité, il va en parler au travailleur. Dans ces circonstances, celui-ci doit pouvoir bénéficier d'un service de conseil et on peut lui confier d'autre fonctions pendant un petit moment, en attendant que ce stress et ses conséquences disparaissent et qu'il puisse reprendre son emploi normal.

Ceci pourrait faire partie d'un programme prévoyant un service de conseil pour les travailleurs, d'un système où l'on reconnaîtrait que le stress peut avoir une influence sur la façon dont le travail est effectué et où l'on chercherait à traiter et à conseiller ces personnes.

Le président suppléant: Merci beaucoup pour ce mémoire très intéressant et plein d'enseignement.

Les témoins suivants représentent les Chemins de fer nationaux du Canada et voici M. J. P. Kelsall, premier sous-vice-président principal, Exploitation.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pouvons-nous lever la séance deux ou trois minutes?

Le président suppléant: Oui, nous pouvons ajourner pendant deux ou trois minutes. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

(Comité interruption de la séance.)

(A la reprise)

Le président suppléant: Nous accueillons maintenant les témoins représentant les Chemins de fer nationaux du Canada: M. J.P. Kelsall, premier sous-vice-président, Exploitation M.

[*Text*]

Manager, Regulatory and Governmental Affairs;, and J. Luciani, Attorney. Do you have a brief, sir?

Mr. John P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President, Operations, Canadian National Railway: I do. Mr. Chairman and honourable senators, I want to thank you for the opportunity to comment on Bill C-105, the proposed new Railway Safety Act.

In view of constraints on the committee's time and in order to provide as much opportunity as possible for any questions you may wish to ask, I would like to begin by reading a brief opening statement.

We, at Canadian National, want to applaud the initiative of the government in bringing forth this bill to modernize and streamline the regulation of safety in the railway industry.

We would also like to indicate our endorsement for the consultative approach adopted by Transport Canada in setting up a steering committee to examine the issues, objectives and implementation procedures of the bill. There is no doubt that the steering committee meetings contributed significantly to a reasonably well-balanced bill. CN wishes to acknowledge its appreciation for the opportunity to have been part of that consultative process.

Like other interested and concerned organizations, CN had an opportunity to make its views known earlier this year to the House of Commons Standing Committee on Transport.

In the original bill we saw many positive features and others which, with a little modification and amplification, would serve the government's objective to streamline the process of regulation while at the same time retaining control over and improving all aspects of rail safety.

While we did not succeed in getting all of our suggested modifications incorporated into the bill, in general we find it a worthy document. There are a few passages, however, which cause us some degree of concern, and we will get to these in a moment. But first, let us mention a few of the more positive aspects.

In the face of ever-increasing competition from the motor carrier industry, railways are forced to look more and more to the application of technology to improve efficiency, increase productivity and reduce expenses. And not just incidentally, but, most pointedly, this process brings with it associated improvements in safety as a result of the introduction of more automated processes.

The problem is that existing regulatory procedures militate against the ability to introduce technological change in a timely fashion. The regulatory climate made possible by the new bill holds the promise of changing that. The new form of regulations will allow greater use of performance standards instead of the mass of detailed instructions contained in regulations now in use. It will also permit the railway's professional engineers to sign affidavits of worthiness for certain works, instead of following the lengthy approval processes.

[*Traduction*]

J.S. Speirs, directeur pour le réseau de la Règlementation et des Affaires gouvernmentales et J. Luciani, avocat. Avez-vous un mémoire, monsieur?

M. J. P. Kelsall, premier sous-vice-président, Exploitation, Chemins de fer nationaux du Canada: Oui. Monsieur le président et honorables sénateurs, je tiens à vous remercier de nous donner la possibilité de présenter nos commentaires sur le projet de loi C-105, la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire.

Étant donné le peu de temps dont dispose le Comité et afin de laisser autant de place que possible aux questions que vous aurez à nous poser, je voudrais pour commencer lire une brève déclaration liminaire.

Le Canadien National tient à féliciter le gouvernement d'avoir pris l'initiative de présenter ce projet de loi pour moderniser et préciser la réglementation de la sécurité dans l'industrie ferroviaire.

Nous voudrions également signaler que nous sommes heureux que Transports Canada ait opté pour une formule de consultation en créant un comité directeur chargé d'étudier les problèmes, les objectifs et les procédures d'application du projet de loi. Il est certain que les réunions du Comité ont permis de parvenir à un projet de loi assez bien équilibré. Le CN est heureux d'avoir eu la possibilité de prendre part à ce processus de consultation.

Comme les autres organisations touchées par cette question, le CN a eu la possibilité de présenter son opinion au début de cette année au Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Nous avons vu dans le projet de loi d'origine de nombreuses dispositions positives et d'autres qui pouvaient, en étant un peu modifiées et élargies, répondre à l'objectif du gouvernement de préciser le processus de réglementation tout en conservant le contrôle sur les différents aspects de la sécurité ferroviaire et en améliorant celle-ci.

Nous n'avons pas réussi à faire intégrer toutes les modifications que nous avons proposées au projet de loi mais en général, nous trouvons que le document est bon. Il y a cependant quelques passages qui nous préoccupent et j'y viendrai dans un moment. Mais d'abord, mentionnons quelques-uns des aspects positifs.

De plus en plus concurrencées par les poids lourds, les compagnies ferroviaires doivent essayer d'utiliser les nouvelles technologies pour améliorer l'efficacité, augmenter la productivité et diminuer les dépenses. Et ce n'est pas un hasard, bien au contraire, si ce processus s'accompagne d'améliorations sur le plan de la sécurité à la suite de la mise en place de systèmes plus automatisés.

Le problème, c'est que les procédures réglementaires existantes entravent la mise en place de changements technologiques au moment opportun. Ceci devrait pouvoir changer avec les dispositions réglementaires du nouveau projet de loi. Les nouveaux règlements permettront de remplacer en partie par des normes de rendement la profusion d'instructions détaillées de la réglementation actuelle. Il sera également possible aux ingénieurs professionnels de la compagnie ferroviaire de signer des certificats de conformité pour certains ouvrages, au

[*Text*]

We also welcome the provision that the minister may make grants to projects which are likely to promote safe railway operations. CN Rail has made enormous investments in safety-related projects, equipment and features in the past. These include the installation of continuous welded rail, improvements in tank car design and construction, additions of safety appliances to locomotives, application of train radio, hot box detectors and a host of other projects.

The quest for safer operations continues, with advanced train control systems holding the greatest promise. Canadian railways and the railway supply industry are encouraged by the bill's intent to provide grants which could be applied in this area.

Initially we were gravely concerned with the sweeping power and authority given to railway safety inspectors who, under some circumstances, could virtually shut down the railway or a portion of it. We are still concerned, but are gratified to see a passage added whereby an affected railway can request and be granted an immediate ministerial review of such occurrences.

With regard to drug and alcohol testing, our greatest disappointment came when we discovered that the wording in the bill is not sufficiently strong to allow regulations to be brought forth to permit testing for drug and alcohol abuse. The absence of the ability to do such testing leaves a gaping hole in the safety net the railways are able to provide.

While CN has been conducting pre-employment drug testing since May of 1986 on those seeking employment in safety-sensitive positions, we have not been able to extend this into the ranks of those currently employed. In fact, the Canadian Labour Congress, in its submission to the House of Commons Standing Commmittee on Transport, requested that Bill C-105 contain a prohibition on all forms of employment-related drug and alcohol testing.

As of June 17, 1988, CN had conducted 2,767 pre-employment drug screening tests of which 339, or 12 per cent, have tested positive. Simply stated, that represents 339 people who have used drugs and who were not employed by CN because of that fact.

CN has also tested 200 existing employees wanting to transfer into a safety-related position, or from one safety-sensitive position to another. In this case, 25 employees, again about 12 per cent, tested positive and were not accepted into the positions for which they applied. They are, however, still in the employ of CN.

In the latter part of 1987, CN participated with representatives from railway management, railway labour and govern-

[*Traduction*]

lieu de devoir se conformer à des processus d'approbation très longs.

Nous sommes également favorables à la disposition permettant au ministre d'accorder des subventions aux projets susceptibles de promouvoir la sécurité des opérations ferroviaires. Le CN a par le passé investi des sommes considérables dans des projets et du matériel permettant d'améliorer la sécurité. Je pense entre autres à l'installation de rails soudés de façon continue, aux améliorations apportées à la conception et la construction des wagons-citernes, aux dispositifs de sécurité qui ont été ajoutés aux locomotives, aux radios de train, aux détecteurs de boîte chaude et à toute une gamme d'autres projets.

Cette recherche visant à améliorer la sécurité des opérations se poursuit, et l'on attend beaucoup des systèmes avancés de contrôle des trains. Les chemins de fer canadiens et les sociétés qui les fournissent sont encouragés par le fait que le projet de loi prévoit des subventions dans ce domaine.

Au départ, nous étions très inquiets de voir les pouvoirs et l'autorité très larges donnés aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui, dans certaines circonstances, pouvaient pratiquement faire cesser les opérations en tout ou en partie. Nous sommes toujours inquiets à ce sujet mais nous sommes heureux de constater qu'un passage a été ajouté selon lequel une compagnie ainsi touchée peut demander et obtenir un examen ministériel immédiat de ce genre de cas.

En ce qui concerne les examens de dépistage de drogues et d'alcool, nous avons été particulièrement déçus lorsque nous nous sommes rendu compte que les termes du projet de loi n'étaient pas suffisamment forts pour qu'il soit possible d'adopter des règlements prévoyant des examens pour détecter la consommation de drogues ou d'alcool. Le fait que ces examens soient impossibles laisse un trou béant dans le filet de sécurité que les compagnies ferroviaires peuvent mettre en place.

Alors que le CN effectue des examens de dépistage des drogues avant l'embauche depuis mai 1986, pour tous les candidats à des postes essentiels à la sécurité, il nous a été impossible d'élargir ce système aux employés actuellement en place. En fait, le Congrès du travail du Canada a demandé, dans son mémoire au Comité permanent des transports de la Chambre de communes, que le projet de loi C-105 interdise toutes les formes d'examens de dépistage des drogues et de l'alcool liés à l'emploi.

En date du 17 juin 1988, le CN avait effectué 2 767 examens de dépistage des drogues avant l'embauche sur lesquels 339, soit 12 p. 100, avaient été positifs. Ceci veut dire que 339 personnes ayant pris des drogues n'ont pas été engagées par le CN pour cette raison.

Le CN a également fait subir des examens à 200 employés en place demandant une mutation à un poste essentiel pour la sécurité ou d'un de ces postes à un autre. Dans ce cas, 25 employés, presque 12 p. 100 là encore, ont eu des tests positifs et n'ont pas été acceptés aux postes pour lesquels ils étaient candidats. Ils sont cependant toujours à l'emploi du CN.

À la fin de 1987, le CN a participé avec des représentants de la direction des chemins de fer, des syndicats des chemins de

[*Text*]

ment in a task force on alcohol and drug abuse in the railway industry. The task force considered testing in six areas: pre-employment, post-accident, reasonable cause, periodic regular medicals, return after absence of 3 months or more and random testing.

In its report to the Minister in late 1987, the task force strongly recommended testing in the first four areas, choosing not to press at that time for testing after three months' absence or random testing.

At a press conference on January 18, 1988, the Minister of Transport indicated that he saw merit in post-accident testing and testing for reasonable cause. He made the task force report public and invited comments from interested parties.

CN responded to this invitation by writing to the Minister urging him also to lend support to a complete program of testing. To rely on post-accident and for-cause testing only would not place proper emphasis on intervention and prevention. Testing at periodic medicals would greatly enhance interception and correction. Problems with substance abuse could thus be clinically identified and appropriate referrals made to the employee assistance program.

We further indicated that a pre-employment screening program is also needed to combat the problem of alcohol and drug abuse in the railroad industry effectively. We are concerned that unless the program contains such provisions, supported by legislation, the goal of keeping substance abusers out of safety-related jobs will be seriously jeopardized.

Similar comments were made by CN in its appearance before the House of Commons Standing Committee on Transport in February. Unfortunately, when the standing committee returned the bill to the house, it was accompanied by a recommendation that the Minister of Transport ensure that there is provision in the legislation for post-accident testing and testing for reasonable cause only.

There is a need to give legislative force to the full range of drug and alcohol testing; pre-employment, including moves into designated positions; post-accident; for reasonable cause, and periodic testing at routine medicals.

As part of the investigation by the task force on alcohol and drug abuse in the railway industry, Price Waterhouse Management Consultants were commissioned to carry out a nationwide survey of railway personnel.

The result of the survey indicated that some 81 per cent of operating employees use alcohol, 4 per cent use marijuana or hash, which a further 1 per cent use cocaine, hallucinogens and other recreational drugs. Fifty-two per cent of the employees surveyed stated that alcohol use by employees has, at some

[*Traduction*]

fer et du gouvernement, à un groupe de travail sur la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie ferroviaire. Ce groupe de travail a envisagé la possibilité d'instituter des examens dans six cas: avant l'embauche, après un accident, pour une cause raisonnable, dans le cadre d'examens réguliers périodiques, lors du retour après une absence de trois mois ou plus et dans le cadre d'examens effectués au hasard.

Dans le rapport présenté au ministre à la fin de 1987, le groupe de travail recommandait vivement que des examens soient effectués dans les quatre premiers cas, en renonçant pour le moment aux examens après une absence de trois mois ou effectués sur une base aléatoire.

Lors de sa conférence de presse du 18 janvier 1988, le ministre des Transports a dit qu'il lui semblait bon d'effectuer des examens après un un accident et pour une cause raisonnable. Il a rendu le rapport du groupe de travail public et invité les parties intéressées à présenter leurs commentaires.

En réponse à cette invitation, le CN a écrit au ministre en lui demandant instamment de donner son appui à l'ensemble du programme d'examens. En effet, il ne serait pas possible de donner suffisamment d'importance à l'intervention et à la prévention en limitant les examens aux cas d'accidents et aux causes raisonnables. Avec des tests effectués lors des visites médicales périodiques, il serait possible d'améliorer l'interception et la correction. On pourrait ainsi définir cliniquement les cas de toxicomanie et d'alcoolisme et faire intervenir le programme d'aide aux employés.

Nous avons ajouté qu'il fallait également un programme de dépistage avant l'embauche pour lutter efficacement contre l'alcoolisme et la toxicomanie dans l'industrie. Si ces dispositions ne font pas partie du programme et ne sont pas confirmées par la loi, nous craignons qu'il soit pratiquement impossible d'empêcher les personnes consommant des drogues ou de l'alcool d'accéder à des postes essentiels pour la sécurité.

Le CN a présenté des observations semblables lorsqu'il a comparu devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes en février. Malheureusement, lorsque le Comité permanent a représenté le projet de loi à la Chambre, il était accompagné par une recommandation du ministre des Transports demandant que seuls les examens effectués à la suite des accidents et pour une cause raisonnable soient inclus dans la loi.

Il faut donner force de loi à toute la gamme des examens de dépistage des drogues et de l'alcool: avant l'embauche, lors des mutations à des postes désignés, après un accident, pour une cause raisonnable et de façon périodique, lors de visites médicales de routine.

Dans le cadre de l'étude entreprise par le groupe de travail sur la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie ferroviaire, la société Price Waterhouse Management Consultants a été chargée d'effectuer une enquête à l'échelle nationale auprès des employés des chemins de fer.

Cette enquête a montré qu'environ 81 p. 100 des employés affectés aux opérations consommaient de l'alcool, 4 p. 100 de la marijuana ou du hasch, et encore 1 p. 100 de la cocaïne, des hallucinogènes et d'autres drogues analogues. Cinquante-deux pour cent des employés interrogés ont déclaré que la consom-

[*Text*]

time, compromised safety on the job, while 38 per cent indicated that use of drugs other than alcohol was a problem in the railway industry. Twelve per cent stated that they were aware of workers reporting to work feeling the effects of alcohol, 7 per cent were aware of workers drinking alcoholic beverages during their working shifts, 7 per cent knew of employees who reported to work under the influence of drugs other than alcohol and 4 per cent were aware of employees taking these drugs during working shifts.

Forty-eight per cent of the employees canvassed expressed the opinion that mandatory drug testing of railway operating personnel is desirable, while 43 per cent did not agree. When asked whether testing should be mandatory if it was shown that alcohol and drug use was a problem for railways, those agreeing rose to 77 per cent, with 52 per cent expressing strong agreement.

It is interesting to note that in the United States, the Federal Railroad Administration, or FRA, prescribes pre-employment testing, testing after any accident resulting in injury or death, collision damage exceeding $50,000, derailment damage exceeding $500,000 or for reasonable cause. The FRA is at this very time conducting a series of hearings on its intent to introduce a rule to initiate random testing to permit unannounced tests for drugs any time someone in a safety-sensitive position is on duty.

Ricky Gates, who was the engineer on the Conrail train that killed 16 people in a head-on collision with an Amtrak passenger train at Chase, Maryland, in January of 1987, is an admitted alcoholic and drug user. He was smoking marijuana in the cab of the locomotive at the time of the crash. In a nationally televised interview he stated that while on marijuana, he felt his perceptions were enhanced and that he was actually doing a better job. The fact is that he was unaware he was on the same track as the other train right up to the moment of impact. The interviewer made the point that Gates said only a rigorous system of random unannounced testing would have detected his drug use.

He is currently serving a five-year gaol sentence for manslaughter.

The experience of one large U.S. railroad, Southern Pacific, can perhaps be used to illustrate what improvements are possible when an aggressive policy of drug and alcohol testing is pursued. This railroad started testing in August of 1984 and their record for "human factor" types of accidents is as follows. Senators have before them this table. They will see that in 1983 there were 911 accidents and in 1987, that number had fallen to 135. There was quite a dramatic drop in human factor accidents.

[*Traduction*]

mation d'alcool avait à un moment ou un autre compromis la sécurité, et 38 p. 100 ont déclaré que la consommation de drogues autres que l'alcool constituait un problème dans l'industrie ferroviaire. Douze pour cent ont dit qu'ils savaient que certains travailleurs se présentaient au travail sous l'effet de l'alcool, 7 p. 100 qu'ils savaient que des travailleurs buvaient pendant leur poste de travail; 7 p. 100 savaient que des employés se présentaient au travail sous l'influence de drogues autres que l'alcool et 4 p. 100 que des employés prenaient ces drogues pendant leur poste de travail.

Quarante-huit pour cent des employés interrogés ont estimé qu'il était désirable d'adopter des examens obligatoires de dépistage des drogues pour le personnel des opérations des chemins de fer, contre 43 p. 100 qui s'y opposaient. Lorsque l'on a demandé si les examens devraient être obligatoires si l'on démontrait que la consommation d'alcool et de drogues constituait un problème dans les chemins de fer, le nombre de personnes d'accord est passé à 77 p. 100, 52 p. 100 étant très vivement favorables à ce système.

Il est intéressant de signaler qu'aux États-Unis, la Federal Railroad Administration, ou FRA, prescrit des examens préalables à l'embauche, des examens après un accident ayant provoqué une blessure ou la mort, des dégâts à la suite d'une collision dépassant 50 000$, des dégâts de plus de 500 000$ après un déraillement ou pour une cause raisonnable. La FRA organies à ce moment même une série d'audiences sur son projet d'instituer un système d'examens aléatoires qui permettrait d'effectuer des examens de dépistage des drogues sans avis préalable, à n'importe quel moment lorsqu'une personne occupant un poste essentiel pour la sécurité est en fonction.

Ricky Gates, qui était le mécanicien du train Conrail dans lequel 16 personnes furent tuées dans une collision de plein fouet avec un train de voyageurs d'Amtrak à Chase, au Maryland, en janvier 1987, est de son propre aveu un alcoolique et un drogué. Il fumait de la marijuana dans la cabine de la locomotive au moment de l'accident. Lors d'une entrevue télévisée diffusée à l'échelle nationale, il a déclaré que quand il fumait de la marijuana, il avait l'impression que ses perceptions se développaient et qu'il faisait mieux son travail. En réalité, il ne s'est pas rendu compte qu'il était sur la même voie que l'autre train jusqu'au moment de l'impact. L'intervieweur a souligné que Gates avait déclaré que seul un système rigoureux de tests à l'improviste aurait permis de constater qu'il se droguait.

Il purge actuellement une peine de cinq ans pour homicide.

On pourrait peut-être prendre le cas d'une grande compagnie ferroviaire américaine, Southern Pacific, pour illustrer les améliorations possibles si l'on applique une politique rigoureuse de tests de consommation d'alcool et de drogues. Cette compagnie a commencé à pratiquer ces tests en août 1984, et voici le bilan des accidents dus à des erreurs humaines qu'elle a enregistrés depuis. Les sénateurs ont les chiffres sous les yeux. Ils peuvent constater qu'en 1983, il y avait eu 911 accidents, et qu'en 1987 ce nombre était tombé à 135. Le nombre d'accidents dus à des facteurs humains a donc chuté radicalement.

[*Text*]

When Southern Pacific began testing in 1984, only the train crews and a few equipment department personnel were tested. The failure rate for post-accident and reasonable cause testing was 22.9 per cent. In late 1985, although testing was expanded to maintenance of way and all equipment department personnel, the failure rate was 11.7 per cent. In 1986 and 1987 respectively, the failure rate was 6.0 per cent and 5.4 per cent.

As to employee assistance programs, at the urging of the groups representing railway labour, the House of Commons standing committee added a clause to the bill covering the establishment and standards of support programs for those employees found to have difficulties with drugs and alcohol. CN has no difficulty with the principle of this, as we have had such an employee assistance program in place for many years and it is generally recognized as a good program.

However, the requirement to provide such a program must be balanced by management's ability, through an appropriate testing regime, to intercept troubled employees and refer them to the assistance program in the first place. This is why it is necessary to have the ability to perform tests at routine medicals and not just post-accident and for reasonable cause.

CN's employee assistance program does more than assist employees with drug and alcohol-related problems. It also offers help to those with marital or family problems, psychological or emotional problems or with financial and legal problems. From its inception in 1972 to the end of 1987, 6,127 employees have been served by this program. Of this number, by far the largest category is for alcohol abuse, at 4,980 individuals, or 81.3 per cent. Drug-related problems accounted for 299 persons, or 4.9 per cent, for a total of 5,279 employees with drug or alcohol-related problems, or 86.2 per cent of those served by the program.

In about half of the cases, an employee is referred to the program by his supervisor. In a third of the cases the employee himself or herself comes forward. In just under 11 per cent of the cases, referral is made from other sources, such as a fellow employee or family member; and in just under 8 per cent of the cases the problem is discovered as the result of a medical examination.

However, as effective as this program has proven to be over the last 16 years, it is clearly not a complete solution. We believe that a program of testing, backed by legislation, is required to complement and enhance this progrma of rehabilitation.

Turning now to the subject of grade separations, the upper limits on railway contributions appear to have been removed. Municipalities, provinces and road authorities can be expected to seek an increased contribution from the railways. Grade separations are seen by many not so much as a safety item, but, rather, as more of a local initiative to improve traffic flows. From a railway perspective, it appears totally inappro-

[*Traduction*]

Quand Southern Pacific a commencé ces examens en 1984, seuls les équipages des trains et quelques membres du service du matériel devaient s'y soumettre. Le taux d'échec aux examens réalisés à la suite d'un accident ou pour une cause raisonnable a été de 22,9 p. 100. Fin 1985, bien que ces tests aient été étendus à tout le personnel d'entretien de la voie et du service du matériel, le pourcentage de personnes dépistées était tombé à 11,7 p. 100. En 1986 et 1987 respectivement, ce taux est descendu à 6 et à 5,4 p. 100.

Quant au programme d'aide aux employés, à la demande des groupes représentant les syndicats ferroviaires, le Comité permanent de la Chambre des communes a ajouté au projet de loi un article prévoyant la création de programmes d'aide et l'établissement de normes pour ces programmes à l'intention des employés ayant un problème de drogues ou d'alcoolisme. Le CN n'a aucune objection à ce principe, car nous avons depuis de nombreuses années un programme d'aide aux employés analogue et qui est généralement considéré comme excellent.

Cette obligation doit toutefois s'accompagner de la possibilité pour la direction d'intercepter les employés qui ont des problèmes au moyen d'un système de tests appropriés et de leur faire suivre le programme d'aide. C'est pourquoi il est nécessaire de pouvoir effectuer des tests à l'occasion de contrôles médicaux de routine, et pas simplement à la suite d'un accident ou pour un motif valable.

Le programme d'aide aux employés du CN ne fait pas qu'aider les employés qui ont des problèmes d'alcoolisme ou de drogue. Il sert aussi à aider ceux qui ont des problèmes conjugaux ou familiaux, psychiques ou affectifs ou financiers et juridiques. Depuis son lancement en 1972 jusqu'à la fin de 1987, 6 127 employés ont bénéficié de ce programme. La grande majorité d'entre eux, 4 980 personnes, soit 81,3 p. 100, avaient des problèmes d'alcoolisme. Dans le cas de 299 personnes, soit 4,9 p. 100, il s'agissait d'un problème de drogue, c'est-à-dire qu'au total 5 279 employés, ou 86,2 p. 100 des bénéficiaires du programme, avaient soit un problème d'alcoolisme, soit un problème de drogue.

Dans presque la moitié des cas, c'est le surveillant qui oriente l'employé vers le programme. Dans un tiers des cas, c'est l'employé qui prend lui-même l'initiative. Dans un peu moins de 11 p. 100 des cas, c'est une autre source, un collègue ou un membre de la famille, qui oriente l'employé, et c'est seulement dans moins de 8 p. 100 des cas que l'on découvre le problème dans le cadre d'un examen médical.

Toutefois, si efficace que se soit avéré ce programme depuis 16 ans, il ne constitue manifestement pas une solution complète. Pour compléter et renforce ce programme de réadaptation, il faut mettre en place un programme de tests s'appuyant sur la loi.

J'en viens maintenant au sujet des sauts-de-mouton; la limite supérieure de la contribution des compagnies ferroviaires a apparemment disparu. On peut s'attendre à ce que les municipalités, les provinces et les autorités routières réclament aux compagnies ferroviaires une contribution accrue. Beaucoup de gens estiment que les sauts-de-mouton sont moins des aménagements de sécurité que des initiatives locales servant à

[*Text*]

priate to expect a railway to contribute larger sums to the benefit of their main competitor, the motor-carrier industry. The railway contribution should be limited to the levels currently in force; that is, 5 per cent on new construction up to a limit of $62,500, and 12.5 per cent on reconstruction up to a limit of $156,250.

By far the longest section in this brief has been the one on drugs and alcohol. We feel this to be appropriate, as this is our area of greatest concern with the bill and its attention to safe rail operations. It is our sincere belief that until we succeed in obtaining a legislative mandate to support a program of drug testing—to cover, for now, pre-employment testing, including moves from non-designated to designated positions, post-accident testing, reasonable cause testing, and periodic testing at routine medicals—we will not have done our utmost to promote safety in the rail industry.

We feel that this would be the single most important step in advancing rail safety. The U.S. experience is proving it, and Canada will be left wanting without it.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Kelsall, for an interesting brief. I now open the floor to questions.

Senator Davey: I have one question for my own information. Are John P. Kelsall and J.P. Kelsall one and the same person?

Mr. Kelsall: One and the same, sir, yes.

Senator Davey: You were employed at CP?

Mr. Kelsall: I was, yes.

Senator Davey: You are now employed at CN?

Mr. Kelsall: Yes.

Senator Davey: That has happened recently, I gather.

Mr. Kelsall: It just happened recently, yes, sir.

Senator Davey: I do not mean to embarass you.

Mr. Kelsall: That is a fact. I am delighted to be there.

Senator Davey: I am sure they are delighted to have you. I do not want to anticipate their answers—and I know they are here—but does CP basically take this same position?

Mr. Kelsall: It is an industry problem. The industry, Transport Canada, and the railway unions have worked together. We were working together as part of the task force. So there has been a lot of work done jointly on behalf of the railways, the Canadian Railway Labour Association, as well as other interested parties as part of that task force.

Senator Davey: I hope I did not embarrass you. I did not intend to.

Mr. Kelsall: You did not embarrass me.

Senator Davey: The biggest hang up that some people have is the whole question of invading privacy. I am sure you have thought a good deal about that. How would you respond to that concern which some people have about drug testing?

[*Traduction*]

faciliter la circulation. Du point de vue des chemins de fer, il semble parfaitement incongru de demander aux compagnies ferroviaires d'augmenter leur effort financier pour le seul profit de leur principal concurrent, les transports routiers. Il faudrait limiter cette contribution aux niveaux actuellement en vigueur, c'est-à-dire 5 p. 100 pour les nouvelles constructions jusqu'à un maximum de 62 500 $, et 12,5 p. 100 pour la reconstruction jusqu'à une limite de 156 250 $.

Le plus gros de notre mémoire est consacré à la drogue et à l'alcool. C'est certainement justifié car il s'agit là du principal problème que nous pose ce projet de loi en matière de sécurité ferroviaire. Nous sommes sincèrement convaincus que tant que nous n'aurons pas réussi à obtenir un mandat législatif à l'appui d'un programme d'alcootest, et de dépistage des drogues—tests pratiqués lors du recrutement et du passage de postes non désignés à des postes désignés, à la suite d'accidents, pour une cause raisonnable et de manière régulière lors de visites médicales de routine—nous n'aurons pas tout fait pour assurer la sécurité de l'industrie ferroviaire.

C'est à notre avis l'initiative la plus importante à prendre en matière de sécurité ferroviaire. L'expérience américaine l'a prouvé, et le Canada doit à cet égard combler ses lacunes.

Le président suppléant: Merci pour cet intéressant exposé, monsieur Kelsall. Nous passons maintenant aux questions.

Le sénateur Davey: J'ai une question pour ma gouverne personnelle. John P. Kelsall et J. P. Kelsall sont la même personne?

M. Kelsall: Absolument.

Le sénateur Davey: Vous avez été employé au CP?

M. Kelsall: Oui.

Le sénateur Davey: Vous travaillez maintenant au CN?

M. Kelsall: Oui.

Le sénateur Davey: Pas depuis longtemps, je crois.

M. Kelsall: C'est tout récent, effectivement.

Le sénateur Davey: Je ne veux pas vous mettre mal à l'aise.

M. Kelsall: C'est la réalité. Je suis très heureux d'être ici.

Le sénateur Davey: Je suis sûr que la compagnie est enchantée de vos services. Je ne veux pas anticiper sur la réponse de ses représentants, qui sont ici d'ailleurs, mais le CP est-il en gros d'accord avec cette position?

M. Kelsall: C'est un problème qui se pose à l'échelle industrielle. L'industrie, Transports Canada et les syndicats ferroviaires ont tous travaillé ensemble. Nous avons tous fait partie du groupe de travail. Les compagnies, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et les autres intervenants ont énormément travaillé ensemble au sein de ce groupe de travail.

Le sénateur Davey: J'espère que je vous ai pas mis mal à l'aise, ce n'était pas du tout mon intention.

M. Kelsall: Pas du tout.

Le sénateur Davey: Pour beaucoup de gens, le gros problème, c'est cette notion d'intrusion dans la vie privée. Vous y avez certainement réfléchi. Que pensez-vous de cette objection aux tests de dépistage de la drogue?

[*Text*]

Mr. Kelsall: Certainly there is the area of private concern of the individual. We believe that the rights of the Canadian public, the rights of fellow employees, as well as the rights of the railway industry itself collectively supersedes or overrides the right of the individual. The stakes in a railway operation is too large to have an employee in the operation of the railway, under the influence of drugs. We believe that his rights are superseded by the collective rights of those parties to which I have just referred.

Senator Davey: Would you apply that principle generally to drug problems in our society?

Mr. Kelsall: Not in general. In terms of my own sphere of operation and responsibility, I am certainly applying it to the railway industry. Perhaps it should be extended also to other aspects of the transportation industry.

Senator Davey: But not to society at large? Should the Blue Jays all be drug tested?

Mr. Kelsall: Based on the way they play periodically, I would suggest that.

Senator Davey: That is a very good answer. Seriously, though, do you think baseball and hockey players should be drug tested?

Mr. Kelsall: In terms of the Canadian public, those people who are engaged in safety-sensitive positions should be tested. I was recently at a conference on drug and alcohol testing in Montebello, Quebec. There were people at that conference representing employees, for example, in the nuclear power plant industry. You could take bus drivers, truck drivers, airline pilots. People who are engaged in safety-sensitive positions which can affect the public could very well have—and should have—a requirement for drug testing, as has been proposed by the railway industry.

In terms of the railway industry, we think that the collective rights of the public, the employees and the railways supersede that of the individual.

Senator Davey: As I read your brief, a majority of your employees agree with you?

Mr. Kelsall: Certainly that is a fact. They are the people who are out there every day. I know for a fact that the Canadian Railway Labour Association supports the railway position on the four tests that are being proposed because there is a problem out there and we need help.

Senator Davey: Is the opposition related almost entirely to this privacy question? Is that the only argument brought forward by people who are opposed to drug testing?

Mr. Kelsall: There are a variety of arguments. Some people say that it is the private aspects of the individual; others say that it is the colour of the office; it is the condition of the carpet on the floor. There could be other factors which influence this person to take drugs; in other words, factors other than those engaged in the direct operation of their duties which would impact this. If these things were corrected, there would be no drug and alcohol problem in safety-related positions in

[*Traduction*]

M. Kelsall: Il y a certainement un souci légitime de préserver la vie privée de l'individu. Mais les droits du public canadien et des collègues de travail, ainsi que ceux de l'industrie ferroviaire collectivement l'emportent sur le droit de l'individu. On court un trop gros risque si on laisse un employé drogué conduire une locomotive. Ses droits individuels doivent s'effacer devant les droits collectifs des parties que je viens de mentionner.

Le sénateur Davey: A votre avis, ce principe s'applique d'une manière générale aux problèmes de drogue dans toute la société?

M. Kelsall: Pas d'une manière générale. Mais je considère qu'il s'applique dans mon domaine d'activité et de responsabilité au niveau des chemins de fer. Il faudrait peut-être l'étendre à d'autres aspects de l'industrie des transports.

Le sénateur Davey: Mais pas à l'ensemble de la société? Faudrait-il faire passer des tests aux Blue Jays?

M. Kelsall: Vu la façon dont ils jouent de temps en temps, ce ne serait pas un mal.

Le sénateur Davey: Excellente réponse. Mais sérieusement, pensez-vous qu'il faudrait faire passer des tests aux joueurs de baseball et de hockey?

M. Kelsall: Il faudrait faire passer des tests aux gens qui occupent des postes importants sur le plan de la sécurité. J'ai participé récemment à une conférence sur les tests de dépistage de la drogue et de l'alcool à Montebello, au Québec. Il y avait là des gens qui représentaient par exemple des employés de centrales nucléaires. On peut prendre le cas des conducteurs d'autobus ou de camion ou des pilotes d'avion. Les gens dont les fonctions mettent en cause la sécurité du public pourraient très bien devraient en fait—être obligés de se soumettre à des tests comme le propose l'industrie ferroviaire.

Pour ce qui concerne les chemins de fer, nous estimons que le droit de l'individu s'efface devant celui du public, des employés et de la société.

Le sénateur Davey: D'après votre mémoire, la majorité des employés ont l'air d'être d'accord?

M. Kelsall: Absolument. Il y a des gens qui parlent avec eux tous les jours. Je sais parfaitement que l'Association des syndicats de cheminots du Canada est d'accord avec la position des compagnies pour imposer les quatre tests proposés parce qu'il y a un problème et qu'il faut s'y attaquer.

Le sénateur Davey: Est-ce que les objections tiennent surtout à cette question de la vie privée? Est-ce le seul argument des opposants?

M. Kelsall: Ils ont toutes sortes d'arguments. Certains disent que c'est une question qui ne regarde que l'individu, d'autres disent que c'est à cause de la couleur de leur bureau ou de l'état du tapis. Toutes sortes de raisons peuvent amner une personne à prendre de la drogue, autrement dit il peut y avoir des facteurs qui n'ont rien à voir avec l'exécution même des fonctions de l'employé. Si l'on rectifiait cela, il n'y aurait plus de problèmes de drogue ou d'alcoolisme chez les gens qui occu-

[*Text*]

Canada, as well as in the railway industry. That is just not true.

Senator MacDonald (Halifax): Was it the Canadian Labour Congress who were exponents of this defence of the rights of the individual?

Mr. Kelsall: At the Montebello conference that I attended, which was run by the Niagara Institute on behalf of Health and Welfare Canada, certainly the CLC was a very strong proponent of that. It was a matter of basic position that the individual's rights supersede that of anybody else's rights, and it was a matter of principle that drug testing should not be introduced in Canada.

Senator MacDonald (Halifax): I did not hear the answer to Senator Davey's first question. Do any of your colleagues—anyone who is in a similar occupation—share the views of the CLC and not agree with you?

Mr. Kelsall: The railway industry—let us say the Railway Association of Canada, the Canadian Railway Labour Association, who represent the unions within the labour industry—support the position that has been proposed by CN and also the position of the task force, which was convened by Transport Canada.

Senator MacDonald (Halifax): Yet obviously it was the influence or the persuasiveness of the CLC that caused the Transport Committee in the other place to come up with the recommendation that there be provision only for post-accident testing and testing for reasonable cause?

Mr. Kelsall: From the railway point of view, the position is that that is after the fact.

Senator MacDonald (Halifax): I understand that.

Mr. Kelsall: We are trying to prevent the accident in the first place. We are trying to identify the employee so that we can help him through the EAP program before he gets on duty. It is too late once he is on duty.

Senator MacDonald (Halifax): We understand your arguments, and they are very good. I am now trying to find out why you did not convince the other people.

Mr. Kelsall: We tried very hard. If the transcript is read, you will see that the railway industry—the CRLA—put forward very eloquent arguments. Unfortunately they were not accepted in their entirety.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Among the various situations where you would like to have testing, there is the situation where there is reasonable cause for testing. Do you have in mind something similar to the use of the breathalyzer test on highways?

Mr. Kelsall: That is the identification process later, but the reasonable cause is if an employee, for instance, is staggering down the platform, if he falls off his engine and staggers to the yard office, if we detect an impairment in his speech or his vision, or if there is something about his manner which would indicate that he is under the influence. Those are the types of

[*Traduction*]

pent des postes importants sur le plan de la sécurité au Canada ni dans l'industrie ferroviaire. C'est parfaitement faux.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Est-ce le Congrès du travail du Canada qui a pris la défense des droits de l'individu?

M. Kelsall: Effectivement, à la conférence à laquelle j'ai assisté à Montebello, qui était organisée par le Niagara Institute pour Santé et Bien-être Canada, le CTC s'est fait l'avocat de cette thèse. Il soutenait fondamentalement que les droits de l'individu l'emportaient ceux de tous les autres, et que par principe on ne devait pas introduire les tests de dépistage de la drogue au Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je n'ai pas entendu la réponse à la première question du sénateur Davey. Y a-t-il parmi vos collègues, parmi les gens qui ont des fonctions semblables, des personnes qui sont d'accord avec le CTC et pas d'accord avec vous?

M. Kelsall: Les chemins de fer, disons l'Association des chemins de fer du Canada, l'Association des syndicats de cheminots du Canada, qui représentente les syndicats, sont d'accord avec la position du CN et du groupe de travail organisé par Transports Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourtant, c'est manifestement sous l'influence ou sous la pression du CTC que le Comité des transports de l'autre endroit a recommandé qu'on effectue des tests uniquement à la suite d'un accident ou pour une cause raisonnable?

M. Kelsall: Nous estimons que c'est une intervention après coup.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je comprends.

M. Kelsall: Ce que nous voulons, c'est éviter les accidents. Nous voulons dépister les employés qui ont un problème et les faire bénéficier du programme d'aide avant qu'ils ne commencent à faire leur travail. Une fois qu'ils ont commencé, c'est trop tard.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez d'excellents arguments, et nous les comprenons parfaitement. J'essaie simplement de voir pourquoi vous n'avez pas réussi à convaincre les autres.

M. Kelsall: Nous avons pourtant essayé. Si vous lisez le compte rendu, vous verrez que l'industrie, l'ASCC, a développé son argumentation avec beaucoup d'éloquence, mais qu'elle n'a pas été entièrement acceptée.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous envisagez entre autres de faire passer des tests lorsqu'il y a un motif raisonnable. Pensez-vous à quelque chose comme l'alcootest pour les automobilistes?

M. Kelsall: Peu importe le moyen utilisé, mais il y a un motif raisonnable si par exemple on voit un employé tituber sur le quai ou tomber de sa machine et sortir du bureau en zigzaguant, ou si l'on se rend compte qu'il a des difficultée de vision ou d'élocution, ou s'il y a quelque chose dans son comportement qui permet de penser qu'il n'est pas dans son état

[*Text*]

things we are describing as being the basis of reasonable cause. In other words, by his walking and his actions he does not seem to be clearly in control of himself and should, therefore, not be in control of a locomotive, train, switch engine or dispatching or handing out train orders to train crews. He could be unreliable.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What you describe is something like a test which a highway officer performs before deciding that a person is eligible for a breathalyzer. That is why I say that a reasonable cause situation seems to be similar to the breathalyzer situation on the highways.

Mr. Kelsall: Yes. It is an identification process. Once he is identified, he would then be subjected to appropriate medical testing to determine whether the condition in which he was found was due to drugs or alcohol.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Is it your impression that the people who oppose the kind of testing that you are advocating also oppose the use of the breathalyzer test on the highways?

Mr. Kelsall: I could not say.

Senator MacDonald (Halifax): He would not know that.

Mr. Kelsall: I have not read their positions on highway operations, but, as a man who does a lot of highway driving, I want to know that people opposing me on the highway are in proper condition to drive.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I was just wondering how far the privacy argument was carried.

You say that you made a submission to the House of Commons standing committee, but evidentally you failed to convince them. Is any argument available to you as to why you failed to convince them? Clearly there were advocates on the other side. Was the decision simply a political one? Perhaps there were too many votes involved here—or were there good, substantive arguments made against your views?

Mr. Kelsall: Frankly, what we are facing in the transportation industry, and the Canadian situation as a whole, is that although this problem of drugs has been with us for some time, the extent and magnitude of the problem is just coming to the forefront.

The railway industry, together with the CRLA and Transport Canada, carried out, through the use of Price-Waterhouse as consultants, a detailed study of over 3,000 railway employees selected at random and asked questions in private. There is probably far more information available in detail about the railway industry than there is about the Canadian public in general, or people engaged in safety-sensitive positions within the Canadian public itself.

There is a growing awareness about the problem. You start here and work to there. Where are we on that learning curve in relation to the knowledge of how big the problem is? I think

[*Traduction*]

normal. Nous estimons qu'il y a dans ce cas-là une cause raisonnable. Autrement dit, si sa façon de marcher, son comportement montre qu'il n'est pas dans son état normal, il ne faut pas le laisser prendre les commandes d'une locomotive, d'un train, d'un ensemble d'aiguillages ni diriger le mouvement des trains ou donner des ordres aux équipes d'un train. Il risque de commettre des erreurs.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est un peu la même procédure que quand un policier doit prendre la décision de soumettre un automobiliste à un alcootest. C'est pour cela que je dis que c'est un peu la même chose que le cas de l'alcootest sur la route.

M. Kelsall: Oui. C'est une question de dépistage. Une fois qu'on a dépisté quelque chose d'anormal dans le comportement, on soumet l'individu aux tests médicaux appropriés pour savoir si cet état est dû à la drogue ou à l'influence de l'alcool.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): A votre avis, les gens qui s'opposent aux tests que vous recommandez sont aussi contre l'alcootest sur la route?

M. Kelsall: Je ne sais pas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ce n'est pas à lui de le savoir.

M. Kelsall: Je ne sais pas ce qu'ils pensent de la circulation routière, mais personnellement je circule beaucoup sur la route, et je tiens à être sûr que les gens que je croise sont en état de conduire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je voulais simplement savoir jusqu'où on avait poussé l'argument de la défense de la vie privée.

Vous dites que vous avez soumis un mémoire au Comité permanent de la Chambre des communes mais vous n'avez manifestement pas réussi à convaincre les députés. Avez-vous une idée des raisons pour lesquelles vous n'avez pas réussi? Il y avait manifestement des tenants de l'autre thèse. La décision est-elle uniquement politique? Elle risquait peut-être de mettre en cause trop de voix d'électeurs—ou vous a-t-on opposé des arguments de fond vraiment solides?

M. Kelsall: Dans le domaine des transports, et d'une manière générale au Canada, bien que le problème de la drogue se pose depuis un certain temps déjà, on commence seulement à prendre conscience de l'étendue et de la portée du problème.

L'industrie ferroviaire, l'ASCC et Transports Canada ont fait effectuer par les experts-conseils de Price-Waterhouse une étude détaillée portant sur plus de 3 000 employés des chemins de fer choisis au hasard et interrogés en privé. On dispose probablement de beaucoup plus d'informations de détail sur les chemins de fer que sur l'ensemble de la société canadienne ou sur les gens qui occupent des postes importants sur le plan de la sécurité dans cette société.

On commence à se rendre compte du problème, mais les choses se font progressivement. Dans quelle mesure sommes-nous vraiment conscients de l'ampleur du problème? Je crois

[*Text*]

that Canadian society is not aware of the magnitude of the problem. Certainly, within the railway industry—and I do not believe that the railway industry is any different from the Canadian public at large—there is a problem. People are saying, "Wow, we are now being made aware of the problem, but where do we go from here?" There is, however, some education and a growing awareness throughout the political and technical circles of just how big the problem is. In terms of the railway industry there is a problem there, and we all recognize it within the industry. Whether you are management or labour it is there, and we need help.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I wanted to ask you about clause 35.

Senator MacDonald (Halifax): Before you do that, will you truly answer Senator Stewart's question? He asked you if the committee in the other place gave any supporting arguments for rejecting your arguments. Your answer, obviously, is "No, they did not."

Mr. Kelsall: No, not that I am aware of.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I interpreted the answer as a subtle way of saying that the committee in the other place has not yet made itself fully aware of the problem. I think what was being implied is that there is a kind of thought inertia which tends to operate—and it is not exclusive to the other place. I think that was the burden of the answer.

Senator MacDonald (Halifax): You think it is a sort of limited ability on their part because they are elected?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, I do not want to carry it that far, because I think the witness was saying that this was not a peculiarity of the House of Commons. He may even say the same thing about us if we fail to propose amendments along the lines he would like.

I wanted to ask about clause 35. This is the one on which we heard evidence earlier today from the Canadian Medical Association.

As you may be aware, the Canadian Medical Association feels that the provisions of clause 35 are not good and that, first, the clause in principle violates the doctrine of confidentiality and secondly, it relies on a kind of hope, which is not well founded, that the system will work. The burden of their contention was that it would be much better for the employing railway companies to be authorized to acquire this kind of information about their employees rather than have Parliament rely upon physicians or optometrists who might happen to have seen an employee's report concerning what they believe was a dangerous condition.

Do you think that clause 35 will help the railway companies very much in providing greater safety in their operations?

Mr. Kelsall: Within the CN's medical testing program employees are given medicals every two years—and certainly we want to continue to have that. It is undertaken on a regular basis for all safety-sensitive things such as running trade employees. However, we are saying that within that interval, just as in the airline industry, if a person is engaged in a safety-sensitive position and goes to his medical doctor for treatment, and the doctor has determined from the employee

[*Traduction*]

que les Canadiens ne s'en rendent pas compte. Il est certain que dans l'industrie ferroviaire, et je crois que la situation doit être la même partout ailleurs, il y a un problème. Les gens sont conscients du problème, mais ne savent pas quoi faire. On commence cependant à être plus sensibilisé à la gravité du problème dans les milieux politiques et techniques. Il y a en tout cas un problème dans l'industrie ferroviaire, qui est reconnu par tous. La direction et les syndicats le reconnaissent, et nous avons besoin d'aide.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je voulais vous poser une question sur l'article 35.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Avant cela, pourriez-vous répondre vraiment à la question du sénateur Stewart? Il vous a demandé si le Comité de l'autre endroit avait fondé son rejet de votre thèse sur des arguments concrets. De toute évidence, vous pensez que non.

M. Kelsall: Non, pas à ma connaissance.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'ai interprété cette réponse comme une façon subtile de dire que le Comité de l'autre endroit ne s'était pas encore vraiment informé du problème. Vous sous-entendez qu'il y a une sorte d'inertie, qui n'est d'ailleurs pas unique à l'autre endroit. Je crois que c'est ce que sous-entendait cette réponse.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous pensez que le fait d'être élu limite leur marge de manœuvre?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je n'irais pas aussi loin, car je crois que le témoin a dit que ce n'était pas particulier à la Chambre des communes; il dira d'ailleurs peut-être la même chose de nous si nous ne proposons pas les amendements qu'il souhaite.

J'en viens à l'article 35. C'est celui sur lequel sont intervenus tout à l'heure les représentants de l'Association médicale canadienne.

Comme vous le savez peut-être, l'Association médicale canadienne estime que cet article 35 est mauvais, premièrement parce qu'il viole le principe du secret professionnel et deuxièmement parce qu'il se fonde sur une espèce d'espoir, qui n'est pas vraiment fondé, que le système va marcher. Les représentants de l'Association estiment qu'il vaudrait beaucoup mieux permettre aux compagnies ferroviaires d'obtenir elles-mêmes ces informations sur leurs employés plutôt que de compter sur des médecins ou des optométristes qui pourront avoir éventuellement vu un employé pour signaler un problème qui à leur avis risquerait de menacer ses aptitudes.

Pensez-vous que l'article 35 va aider les compagnies ferroviaires à renforcer sérieusement la sécurité?

M. Kelsall: Dans le cadre du programme médical du CN, les employés subissent des examens médicaux tous les deux ans—et c'est une pratique que nous entendons maintenir; ces visites sont régulières pour tous ceux qui travaillent dans des domaines touchant la sécurité, comme par exemple le roulement. Cependant, au cours de cet intervalle, comme c'est le cas dans les compagnies aériennes, si une personne occupant un poste important pour la sécurité va se faire soigner chez son médecin

[*Text*]

that he is engaged in a safety-sensitive position and has a condition which would cause him to carry out his duties in an unsafe manner, then that information should be passed on to the railway medical authority. We now have a medical interval of two years, but within that two years we believe that it would be incumbent and proper that the railway industry be notified by the employee's medical doctor that he cannot operate his locomotive or dispatch in a safe manner due to whatever medical condition that has been determined.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I followed the line of your argument, but it does not seem to be a sound one. You are saying that you would be helped by what we could call fortuitous information. In other words, the employee happens to go to his doctor, and the doctor happens to believe that the person is employed in a railway company position and that he should make the report. Are you not really arguing that your two-year testing bracket is too broad? Is not the correct answer to the problem to shorten that two-year term?

Mr. Kelsall: No, that is not the answer. What we are saying is that when you are engaged in railway operations, such as we are, day in and day out, 24 hours a day, seven days per week, the intensity of an accident is so violent and the forces are so great that we need every type of assistance, whether it be pre-employment, reasonable cause or information from medical authority that this man is not in a proper condition to operate his train. We are simply saying that this information must be given to the railways because the results of not giving it are just too important and the risks too great. We are simply trying to obtain information in a proper, professional way that will enable us to identify that employee.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I would find the argument much more convincing if you were to reduce the period between your required examinations. You say the risk is great and yet you seem to be resisting a proposal that you examine your employees more frequently. I think that your argument is not convincing.

Mr. Kelsall: Senator, in terms of the railway industry in total, there are some 40,000 employees that would have to be examined. CN does test. However, I might say that at the two-year interval when the medical tests are done, there is no testing for drugs carried out.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The drug question is another matter. However, I do not think you can have it both ways. You are saying that it is desperately important because of the risks involved, and then you plead that there are a large number of people involved. I do not think you can have it both ways.

Mr. Kelsall: What we are saying is that there is a practical method of application. On the one hand, we could do as they do in Russia where, as I understand from my discussions with Russian railroaders, an employee is checked by the authorities before every trip. You could go to that extreme or you could go

[*Traduction*]

et que celui-ci sait que l'employé occupe un poste déterminant pour la sécurité et estime que son état l'empêche d'assurer ses fonctions sans compromettre la sécurité, nous trouvons qu'il doit en informer les autorités médicales de la compagnie ferroviaire. Nous avons actuellement un intervalle de deux ans entre les visties médicales mais au cours de ces deux ans, il nous semlerait normal que le médecin traitant de l'employé informe la compagnie ferroviaire de l'existence d'un problème médical empêchant l'employé de conduire sa locomotive ou d'effectuer la régulation sans compromettre la sécurité.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'ai suivi votre argumentation, mais elle ne me satisfait point. Vous dites qu'il vous serait utile d'avoir des renseignements que je qualifierais de fortuits. En d'autres termes, il se trouve que l'employé va voir son médecin; celui-ci pense que la personne travaille dans une compagnie ferroviaire et croit qu'il devrait soumettre un rapport. Ne voulez-vous pas dire en fait que l'intervalle de deux ans entre les visites médicales et trop long? La meilleure solution au problème ne serait-elle pas de raccourcir cette période de deux ans?

M. Kelsall: Non, la solution n'est pas là. Nos opérations ferroviaires sont particulièrement intensives puisque les trains roulent tous les jours, 24 heures par jour et sept jours par semaine, et les risques d'accidents sont si graves et les forces en jeu si importantes que nous avons besoin de toute l'aide possible et que ce soit avant l'embauche, pour une cause raisonnable ou parce qu'un médecin nous avertit, nous voulons être informés si quelqu'un n'est pas en état de conduire son train. Nous disons simplement que ces renseignements doivent être transmis aux compagnies ferroviaires parce que les conséquences pourraient être trop graves et les risques trop importants dans le cas contraire. Nous essayons simplement d'obtenir d'une façon appropriée et professionnelle des renseignements qui nous permettent de connaître la situation de l'employé en question.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je trouverais votre argument plus convaincant si vous étiez prêts à diminuer l'intervalle entre vos visites médicales. Vous dites que le risque est grand et pourtant vous semblez réticents à accepter une proposition vous amenant à examiner vos employés plus souvent. Je ne suis pas convaincu par votre argument.

M. Kelsall: Sénateur, pour l'ensemble de l'industrie ferroviaire, environ 40 000 employés devraient être examinés. Le CN a des examens. Cependant, lors de ces visites médicales tous les deux ans, on ne fait pas d'examens pour détecter l'usage de drogues.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le problème des drogues, c'est autre chose. Cependant, on ne peut pas tout avoir. Vous dites que c'est extrêmement important en raison des risques et vous invoquez ensuite le grand nombre de personnes concernées. Il faut choisir.

M. Kelsall: Il y a d'après nous une méthode pratique d'application. D'une part, on pourrait faire comme en Russie ou, si j'ai bien compris ce que m'ont dit les cheminots soviétiques, les employés sont examinés par les autorités avant chaque voyage. On peut aller jusqu'à cet extrême ou opter pour

[*Text*]

the reasonable way of the two-year examination, which is the way in which we believe that CN has and is managing it.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): This is part of the inertia that we were talking about earlier, I fear.

Mr. Kelsall: No, there is not too much inertia, senator.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Kelsall, you are arguing that a two-year testing interval is adequate, and yet you insist that great risks are involved to other employees and to the public. I suspect most of us go to see our physicians for a routine examination once a year. You are arguing that there are these great risks to the public and you are palpitating with zeal for public safety; yet you say that two years is quite enough because there is a large number of people involved and that it would cost a good deal to test all of them. That is just not an argument that is impressive.

Mr. Kelsall: Senator, there is a medical basis. There is also the basis of on-the-job performance, which is why we want to have the right to examine for reasonable cause. We have supervisors out there in the yards, in the dispatching offices, and that is at another level. How often do you want people to take medical tests?

What we are saying is that we believe that, on a medical basis, every two years is fine. Certainly, if the employee goes in to be examined because of medical reasons within that two-year period, then that is also fine. However, certainly from a company point of view, we have our offices out on the ground; we see the employees walking and talking, and that goes on 24 hours a day, seven days a week. It is just another source of very real information that we need to have in order to identify the unsafe employee.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I am afraid that I cannot overcome this inertia.

Mr. Kelsall, I wanted to ask about quite a different matter. On page 3 of your presentation, you say something that I do not understand, because I do not know, as you do Mr. Chairman, the railway industry. You say, in the last sentence on that page:

> It will also permit the railway's professional engineers to sign affidavits of worthiness for certain works, instead of following the present lengthy approval processes.

"Affidavits of worthiness for certain works" that are to be signed by the railway's own engineers. To what does that refer?

Mr. Kelsall: This is a comparison of the proposed scheme under the new Railway Act as compared to the present procedure. The present procedure is that we must apply for construction orders. We must then apply for operating orders based on certain speeds and it is then gradually brought back to track speed. The regulatory process can take anywhere from several weeks to several months—even up to two years. There is great delay in this regulatory process when all that we are saying is that we believe our engineers are designing and con-

[*Traduction*]

une formule raisonnable, c'est-à-dire l'examen tous les deux ans, comme le fait le CN.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ceci fait partie de l'inertie dont nous parlions tout à l'heure, je le crains.

M. Kelsall: Non, il n'y a pas beaucoup d'inertie, sénateur.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur Kelsall, vous dites que l'intervalle de deux ans entre les visites est adéquat et pourtant vous insistez sur l'importance des risques pour les employés pour le public. Pour la plupart, nous allons voir notre médecin pour une visite de routine une fois par an. Vous dites que les risquent sont très élevés pour le public et vous êtes vibrant de zèle pour défendre la sécurité publique; pourtant, vous prétendez que deux ans suffisent parce qu'il y a un très grand nombre d'employés et qu'ils seraient extrêmement coûteux de tous les examiner. Ce n'est pas un argument très convaincant.

M. Kelsall: Sénateur, il y a une base médicale. Il y a également la question du rendement au travail et c'est pourquoi nous voulons avoir le droit de demander un examen médical pour une cause raisonnable. Nous avons des cadres dans les gares de triage, dans les bureaux de régulation et ceci se passe à un autre niveau. Tous les combien voulez-vous que les employés subissent des examens médicaux?

Nous trouvons que sur le plan médical, cet intervalle de deux ans est approprié. Si l'employé doit être examiné pour des raisons médicales au cours de cette période de deux ans, très bien. Toutefois, du point de vue de la compagnie, nous avons nos bureaux sur place, nous voyons les employés aller et venir et ce, 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Nous avons besoin d'une autre source de renseignements pour savoir quels sont les employés qui compromettent la sécurité.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je crains de ne rien pouvoir contre cette inertie.

Monsieur Kelsall, je voudrais aborder une question différente. A la page 3 de votre mémoire, vous dites quelque chose que je ne comprends car je ne connais pas aussi bien que vous, monsieur le président, l'industrie ferroviaire. A la dernière phrase de cette page, je lis ceci:

> Ceci permettra également aux ingénieurs professionnels des chemins de fer de signer des certificats de conformité pour certains ouvrages, au lieu de suivre le long processus actuel d'approbation.

«Des certificats de conformité pour certains ouvrages» qui doivent être signés par les ingénieurs de la compagnie? A quoi faites-vous allusion?

M. Kelsall: Nous comparons le système proposé dans la nouvelle Loi sur les chemins de fer à la procédure actuelle. Selon la procédure actuelle, nous devons présenter une demande pour obtenir des ordres de construction. Ensuite, nous devons faire une demande pour avoir des ordres d'opération basés sur certaines vitesses et l'on revient alors graduellement à la vitesse normale. Le processus réglementaire peut prendre de plusieurs semaines à plusieurs mois — et même jusqu'à deux ans. Ce processus de réglementation entraîne des retards considérables et nous disons simplement que nos ingénieurs sont capables de

[*Text*]

structing safe bridges. We have never had a railway bridge fall down.

Under the Railway Act, which I suppose envisaged this in the first place, we were building railways across Canada and therefore the intent was to have every railway bridge checked by the regulatory authorities. We know how to build bridges, and what we are saying is that we would file with the regulatory body our engineering standards and we would then simply change the bridge out and our engineer would file an affidavit saying: "We installed bridge at mile 52.5 on such and such a subdivision and it has been constructed according to the engineering standards and is safe."

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So, right now, your professional engineers design works and then the design has to be approved by the regulatory authority?

Mr. Kelsall: That is right.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): How many times in your experience have the plans been altered as a result of an observation or other reactions of the regulatory authorities?

Mr. Kelsall: In fact, in my experience, I cannot think of one practical change that has been made on a bridge design—

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Why do you say "practical"?

Mr. Kelsall: I am sorry, senator, I was simply using that word. I cannot think of an engineering change made to a bridge structure because of regulatory advice. I think each railway company probably installs 50 to 60 bridges per year and each time we go through this long, regulatory process in order to have them installed. Yet I cannot think of one bridge where the regulatory authorities have come back and said: "Your design is wrong; change it."

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So you are arguing that your professional engineers are somehow exempt from the drug and alcohol-related inefficiencies which seems to affect some of your other employees?

Mr. Kelsall: You are referring to the regulatory people?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, your professional engineers. You are arguing that some of your employees have drug and alcohol-related problems, but professional engineers seem to be a sainted lot.

Mr. Kelsall: They are sainted.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, we know now who the good people are.

The Acting Chairman: I realize that, senator. Honourable senators, I would remind you that we must leave this room at 4 o'clock since the Standing Senate Committee on Social Affairs will be sitting here at that time. We also must first hear from the Canadian Pacific Railway.

[*Traduction*]

concevoir et de construire des ponts sûrs. Aucun de nos ponts n'est jamais tombé.

En vertu de la Loi sur les chemins de fer, qui a été, je suppose, le point de départ, nous construisions des voies ferrées à travers le Canada et il fallait par conséquent que tous les ponts soient vérifiés par les autorités réglementaires. Nous savons construire des ponts et nous proposons de remettre à l'organisme réglementaire nos normes de génie, après quoi nous procéderions aux travaux sur le pont et notre ingénieur déposerait un certificat disant: «Nous avons installé un pon au mille 52.5 dans telle et telle subdivision et il a été construit conformément aux normes de génie et ne présente aucun danger.»

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Donc actuellement, vos ingénieurs professionnels conçoivent des ouvrages et doivent ensuite faire approuver leurs plans par l'organisme réglementaire?

M. Kelsall: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Combien de fois à votre connaissance les plans ont-ils été modifiés à la suite des observations ou des réactions des autorités réglementaires?

M. Kelsall: En fait, je ne me souviens d'aucun cas où un changement pratique ait été apporté aux plans d'un pont . . .

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pourquoi dites-vous «pratique»?

M. Kelsall: Excusez-moi sénateur, j'ai utilisé ce mot sans intention. Je ne me souviens d'aucun cas où un changement ait été apporté à la structure du pont à la suite d'un avis réglementaire. Les compagnies ferroviaires installent environ de 50 à 60 ponts par an et chaque fois, il nous faut nous conformer à ce long processus réglementaire pour pouvoir les installer. Pourtant, je ne crois pas que les autorités réglementaires aient jamais dit à propos d'un pont: «Vos plans sont mauvais; changez-les.»

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites donc que vos ingénieurs professionnels sont en quelque sorte à l'abri des problèmes de drogues et d'alcool qui semblent affecter certains de vos autres employés?

M. Kelsall: Vous parlez des responsables de la réglementation?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non, de vos ingénieurs professionnels. Vous dites que certains de vos employés ont des problèmes relatifs aux drogues et à l'alcool mais vos ingénieurs professionnels semblent être des saints.

M. Kelsall: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, nous savons maintenant où ils se trouvent.

Le président suppléant: Je sais cela, sénateur. Honorables sénateurs, je voudrais vous rappeler que nous devons libérer cette salle à 16 heures puisque le Comité sénatorial permanent des affaires sociales doit s'y réunir. Auparavant, nous devons également entendre les représentants des Chemins de fer du Canadien Pacifique.

[*Text*]

Under Bill C-105 is it possible for the railway companies to make their own regulations for drug and alcohol testing applicable to their employees provided they obtain the approval of the Minister of Transport?

Mr. Kelsall: No. I believe the bill calls for a consultative process, and certainly the government would be issuing the regulations under which tests would be carried out. There would be consultation with all parties.

The Acting Chairman: Employees have medicals every two years. Does the medical car go around to every terminal, or do some employees have to go to the clinics in Toronto and Montreal?

Mr. Kelsall: It varies depending on whether, for example, you are in Hornepayne or Toronto. There are some remote areas where employees may go to a medical car or to a vision car, but mostly they go to the medical clinics.

The Acting Chairman: Is it not correct that if an employee books off sick, the locomotive foreman and trainmasters can ask the employee to go to the CNR doctor in the terminal where he is working for a medical before he returns to duty? The company used to have that right 20 years ago. Does it still have that right?

Mr. Kelsall: I believe that they do. In terms of practical, day-to-day operations where an employee is booking off sick, depending on the situation, we may request that he bring a medical certificate back with him.

The Acting Chairman: Is it right that the CN doctor, before whom the employee appears, has the right to order the employee to go, for example, to Toronto to the CN medical clinic for examination?

Mr. Kelsall: That is correct.

Senator Davey: Is there any distinction between alcohol and drugs in terms of testing? Might you consider testing for drugs but not alcohol, or for alcohol but not drugs? According to your figures, alcohol is a greater menace than drugs.

Mr. Kelsall: The basis for medical tests is different. In fact, the Addiction Research Foundation has just issued a paper on the two-level method of testing for drugs. I must say that it is very professional. Just on that point, there has been a lot of confusion, and you often read about it in the press, where some people say that reliable drug tests are not available today. In fact, the testing for drugs, particularly the two-level stage of testing, is 100 per cent accurate.

Senator Davey: I have a question with regard to Ricky Gates. Sixteen people were killed in a head-on collision. The guy was an alcoholic and drug user and was under the influence of marijuana at the time. He got five years for manslaughter. Does that strike you as a reasonable sentence in that situation?

Mr. Kelsall: From my experience as it applies to railway employees in such situations, I believe they should be dismissed. Certainly they can be subject to criminal proceedings.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-105 permet-il aux compagnies ferroviaires de formuler leurs propres règlements au sujet des examens de dépistage de drogues et d'alcool pour les employés, à condition d'obtenir l'approbation du ministre des Transports?

M. Kelsall: Non. Je crois que le projet de loi prévoit un processus consultatif et c'est certainement le gouvernement qui établira le règlement en vertu duquel les examens seront effectués. Il y aurait consultation avec toutes les parties.

Le président suppléant: Les employés ont des visites médicales tous les deux ans. Y a-t-il une voiture médicale à chaque tête de ligne ou les employés doivent-ils aller dans les cliniques de Toronto et Montréal?

M. Kelsall: Tout dépend où ils se trouvent, si c'est par exemple à Hornepayne ou à Toronto. Il y a certaines régions éloignées où les employés doivent se rendre dans une voiture médicale ou une voiture équipée pour les examens de la vue, mais ils vont généralement dans des cliniques.

Le président suppléant: N'est-il pas exact que si un employé se fait porter malade, le contremaître de la locomotive et les chefs de train peuvent lui demander d'aller voir le médecin du CN à la tête de ligne où il travaille pour une visite médicale avant qu'il reprenne son travail? C'est le système qui était en vigueur il y a 20 ans à la compagnie. Ont-ils toujours ce droit?

M. Kelsall: Je crois que oui. Dans la pratique, dans les opérations quotidiennes, si un employé demande un congé de maladie, nous pouvons lui demander, selon le cas, d'apporter un certificat médical à son retour.

Le président suppléant: Est-il vrai que le médecin du CN qui voit l'employé a le droit de lui ordonner d'aller par exemple à Toronto pour se faire examiner à la clinique du CN?

M. Kelsall: C'est vrai.

Le sénateur Davey: Y a-t-il une distinction entre l'alcool et les drogues sur le plan des tests? Pourriez-vous envisager de faire des tests pour détecter l'usage de drogues mais non d'alcool ou vice versa? Selon vos chiffres, l'alcool est une menace plus grande que la drogue.

M. Kelsall: Les tests médicaux ne sont pas les mêmes. En fait, la Fondation de la recherche sur la toxicomanie a publié un document sur la méthode à deux niveaux utilisée pour les drogues. Je dirais que c'est très professionnel. Il y a eu beaucoup de confusion sur ce point et on en parle souvent dans les journaux, où certains prétendent qu'il n'existe pas actuellement de tests fiables pour détecter la drogue. En fait, les examens existants, particulièrement ces examens à deux niveaux, ont une efficacité de 100 p. 100.

Le sénateur Davey: J'ai une question au sujet de Ricky Gates. Seize personnes ont été tuées dans une collision frontale. L'homme était un alcoolique et un toxicomane et il était sous l'influence de la marijuana à ce moment-là. Il a été condamné à cinq ans pour homicide involontaire. Trouvez-vous cette sentence raisonnable dans les circonstances?

M. Kelsall: J'estime personnellement que les employés des chemins de fer devraient dans ces circonstances être renvoyés. Ils peuvent naturellement être passibles de poursuites pénales.

[*Text*]

As I have said, the causes and results of the accidents are just horrendous.

Senator Davey: Here is a guy who has killed 16 people and receives only a five-year penalty.

Mr. Kelsall: I do not know what the American jurisprudence is, but I would have been far tougher.

The Acting Chairman: Mr. Kelsall, I have a 66-page document here that says your drug testing is not 100 per cent foolproof and that it is contrary to section 8 of the Charter of Rights. I will send you a copy.

Mr. Kelsall: And I will send you a copy of the findings of the Addiction Research Foundation that says testing is 100 per cent.

The Acting Chairman: I have that document.

Mr. Kelsall: Then, if you have that document, why didn't you offer to send it?

The Acting Chairman: I will.

I now call on officials of the Canadian Pacific Railway. Mr. Leslie, I must inform you that we have only 13 minutes before we must vacate the room.

Mr. J.K. Leslie, Chief of Transport, CP Rail: Mr. Chairman, I think we will be okay. My prepared statement runs about 11 minutes. First, let me introduce my colleagues. On my right is Ray O'Meara, Director of Regulatory Affairs. He has 17 years experience with CP Rail, including 11 years as an operating officer. On my left is Mike Yorston, Assistant to the Vice-President, Operations and Maintenance. He has 28 years of experience with CP Rail. I have about 41 years experience with CP Rail, including ten years as a division operating officer.

Mr. Chairman, CP Rail welcomes the opportunity to appear before this committee to review aspects of Bill C-105. Bill C-105 can help modernize the regulatory environment of Canadian railway transportation. More important, it can help ensure that Canadian industry is provided with safe, efficient and cost-effective transportation.

The overall thrust of Bill C-105 is significant. The government intends to redirect its regulatory resources, with reduced emphasis on construction aspects of the railway system. Regulatory measures are to focus instead on the safety of railway operations and maintenance. CP Rail welcomes this approach which places greater responsibility and accountability on the railways themselves for ensuring a safe system. This has the promise of making a clearer distinction between managing and regulating, an approach that CP Rail supports.

Clearly, safety regulations anchored in the railway pioneering era are inappropriate to the realities of the 1980s. CP Rail supports the reduced emphasis on regulating the construction of railway structures. If millions of dollars are being invested in a new bridge, it is hardly in the railway's interest to erect a

[*Traduction*]

Comme je l'ai dit, les causes et les résultats des accidents sont épouvantables.

Le sénateur Davey: Voilà quelqu'un qui a tué 16 personnes et qui n'est condamné qu'à cinq ans.

M. Kelsall: Je ne sais pas quelle est la jurisprudence américaine mais j'aurais été beaucoup plus sévère.

Le président suppléant: Monsieur Kelsall, j'ai ici un document de 66 pages disant que vos tests de dépistage des drogues ne sont pas efficaces à 100 p. 100 et qu'ils sont contraires à l'article 8 de la Charte des droits. Je vais vous en envoyer un exemplaire.

M. Kelsall: Et je vous enverrai un exmplaire des conclusions de la Fondation de la recherche sur la toxicomanie selon laquelle les examens sont efficaces à 100 p. 100.

Le président suppléant: J'ai ce document.

M. Kelsall: Alors, si vous avez ce document, pourquoi n'avez-vous pas proposé de l'envoyer?

Le président suppléant: Je le ferai.

Je vais maintenant demander aux représentants du Canadien Pacifique de se présenter. Monsieur Leslie, je dois vous dire que nous n'avons que 13 minutes avant de devoir quitter la salle.

M. J. K. Leslie, chef des Transports, CP Rail: Monsieur le président, je crois que ça ira. La déclartion que j'ai préparée prend environ 11 minutes. Permettez-moi tout d'abord de présenter mes collègues. A ma droite se trouve Ray O'Meara, directeur de la Règlementation. Il est depuis 17 ans au CP, et il a été 11 ans agent itinérant. A ma gauche se trouve Mike Yorston, adjoint au vice-président, Exploitation et entretien. Il est depuis 28 ans au CP. J'ai quant à moi environ 41 ans d'expérience au CP, dont 10 ans en tant qu'agent de division itinérant.

Monsieur le président, la compagnie CP Rail est heureuse d'avoir l'occasion de comparaître devant ce comité pour examiner le projet de loi C-105. Le projet de loi C-105 peut contribuer à moderniser l'environnement réglementaire du transport ferroviaire canadien. Ce qui est plus important, il peut contribuer à garantir à l'industrie canadienne un mode de trnansport sûr, efficace et rentable.

Le projet de loi C-105 a une portée considérable. Le gouvernement a l'intention de réorienter ses ressources réglementaires en diminuant l'importance accordée à la construction dans le système ferroviaire pour se concentrer davantage sur la sécurité des opérations ferroviaires et de l'entretien. La compagnie CP Rail est satisfaite de cette attitude qui donne une plus grande part de responsabilités aux compagnies ferroviaires elles-mêmes dans la mise en place d'un système sûr. Ceci devrait permettre de faire une distinction plus claire entre la gestion et la réglementation, ce que CP Rail accueille avec satisfaction.

Manifestement, la réglementation en matière de sécurité qui remonte à l'époque des pionniers du chemin de fer n'est plus adaptée aux réalités des années 80. La compagnie CP Rail estime qu'il est bon d'accorder moins d'importance à la réglementation de la construction des structures ferroviaires. Si l'on

[*Text*]

structure that is not going to do the job. This approach is a welcome one and has the potential to provide a more flexible and effective regime. However, the manner in which it is applied will be the real test of the underlying principles.

In CP Rail we recognize that the day-to-day application of the legislation's provisions will ultimately depend very much on us and our continued ability to perform safely. We hope legislators considering the bill and those drafting regulations will give adequate recognition to the railways' stringent safety efforts. Our own safety-of-operations and that of other Canadian railways is a good one, and it has been steadily improving in absolute terms in proportion to workload and compared with other railways in North America. Emphasizing safety first is the only sound policy CP Rail can follow. Quite apart from our fundamental responsibility to our dedicated and experienced workforce, derailments and accidents have an enormous human and financial cost, and the motivation to minimize accidents is considerable. This motivation is accentuated by the pressure on railway revenues anticipated under the new National Transportation Act brought in under Bill C-18.

Avoidance of such losses is a far more powerful incentive to operate safely than fines or penalties. A safe railway is the only way to have an efficient railway. Concerns that the railways will pursue efficiency at the expense of safety are unfounded. On the other hand, although the record shows most railway technological advance enhances both efficiency and safety, those changes subject to regulatory approval have sometimes been slow to come about. In this environment, the challenge for the government and for your committee is to achieve a balance between sufficient regulation to ensure protection of the public, while avoiding regulations that inhibit innovation and effectiveness.

Most of CP Rail's comments on Bill C-105 are based on two principles that we believe to be both practical and realistic. First, we say that the proper role of regulation is to manage the interface between the railway and the community wherever the actions or activities of one impinge on those of the other. Secondly, we say that intervention by the government in railway operations should take place where it is clear that those operations affect public safety and after the railways have been given the opportunity to rectify the problem.

It is in the spirit of these principles that CP Rail offered its comments to the Commons Transport Committee earlier this year.

Several matters of concern to CP Rail were resolved in the bill as passed by the House. However, among those matters not resolved are a few which we wish to draw to the attention of

[*Traduction*]

investit des millions de dollars pour construire un nouveau pont, il n'est vraiment pas dans l'intérêt de la compagnie d'ériger une structure qui ne répondrait pas aux besoins. Cette approche nous semble donc bonne et permet d'instaurer un régime plus flexible et plus efficace. Cependant, c'est à la façon dont il sera appliqué que l'on pourra véritablement juger des principes sous-jacents.

Au CP Rail, nous savons que l'application des dispositions de la loi dans la vie quotidienne dépendra beaucoup de nous et de notre capacité à assurer la sécurité. Nous espérons que les auteurs du projet de loi et de la réglementation reconnaîtront comme il convient les efforts considérables consentis par la compagnie dans le domaine de la sécurité. La sécurité de nos opérations et celle des autres compagnies ferroviaires canadiennes est excellente et s'améliore régulièrement en termes absolus, par rapport à la charge de travail et par comparaison avec les autres compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord. Nous insistons pour donner la priorité à la sécurité et c'est là la seule politique valable pour nous. En dehors de la responsabilité fondamentale que nous avons à l'égard de nos employés dévoués, les déraillements et les accidents représentent un coût humain et financier considérable et nous avons vraiment toutes les raisons de vouloir minimiser les accidents. Cette motivation est encore accentuée par la pression que devrait exercer sur les revenus des compagnies ferroviaires la nouvelle Loi sur les transports nationaux, selon le projet de loi C-18.

Le désir d'éviter ces pertes incite beaucoup plus les compagnies à donner la priorité à la sécurité que les amendes ou les pénalités. Pour être efficace, une compagnie ferroviaire doit être sûre. On craint parfois que les compagnies ne cherchent à améliorer leur efficacité au détriment de la sécurité mais ces craintes ne sont pas fondées. Par ailleurs, bien que l'on sache que la plupart des progrès réalisés en technologie ferroviaire permettent d'améliorer l'efficacité et la sécurité, les changements qui doivent faire l'objet d'une approbation réglementaire sont quelquefois très lents à mettre en œuvre. Dans ce contexte, le gouvernement et votre Comité doivent parvenir à trouver un équilibre où la réglementation serait suffisante pour assurer la protection du public mais ne risquerait pas d'entraver l'innovation et l'efficacité.

L'essentiel des commentaires de CP Rail sur le projet de loi C-105 repose sur deux principes que nous estimons pratiques et réalistes. Tout d'abord, nous considérons que le rôle véritable de la réglementation est de gérer l'interface entre les compagnies de chemin de fer et la collectivité lorsque les actions ou les activités de l'une empiètent sur celles de l'autre. Deuxièmement, nous considérons que le gouvernement devrait intervenir dans les activités ferroviaires quand il est manifeste que ces activités mettent en cause la sécurité publique et après que les compagnies ferroviaires aient eu la possibilité de rectifier le problème.

C'est dans l'esprit de ces principes que CP Rail a formulé ses commentaires au Comité des transports de la Chambre des communes un peu plus tôt cette année.

Le projet de loi adopté par la Chambre a réglé un certain nombre de problèmes qui préoccupaient CP Rail. Il en reste cependant quelques-uns sur lesquels nous souhaiterions attirer

[*Text*]

this committee. A list of five proposed amendments is appended to this submission along with explanatory notes. I would like to highlight two of these proposed amendments.

The first concerns the failure to place a maximum on the contribution which a railway may have to make for the construction and reconstruction of grade separation projects. Such projects have been consistently recognized, both by Parliament and regulators, as promoting the protection, safety and convenience of the public. The bill should recognize that grade separations primarily enhance public safety and public convenience. Their contribution to safe railway operations is secondary. Consequently the financial burden associated with this work should be borne by the various levels of government.

The bill enables the National Transportation Agency to apportion costs of construction or reconstruction according to the benefit received. The apportionment criteria should reflect the fact that these works primarily benefit public safety and public convenience.

As a business, a railway company cannot reasonably be considered an alternate source of funding for public safety. The funding obligation needs to be satisfied by the governments involved.

The amendment suggested by CP Rail would simply provide guidelines to the agency, to which Parliament has delegated the task of apportioning financial responsibility.

There is no justification for increasing the railways' liability for sharing these costs and thereby subsidizing the infrastructure used by its competitors in the trucking industry.

The second amendment I will highlight deals with the absence of adequate legislative capability to allow for the identification of users of drugs and of excessive alcohol among employees holding safety-related positions.

This bill is a safety bill. There is no issue today as fundamental to railway safety as substance abuse.

Following the Hinton train collision, the Minister of Transport formed a task force to investigate the evidence of drug abuse in the railway industry and to determine the necessity for mandatory drug testing of all specified rail workers.

The task force commissioned a survey of railway personnel in safety-related occupations, which revealed that 52 per cent of the respondents said that alcohol use by employees has at some time compromised job safety, while 38 per cent indicated that use of drugs was a problem in the industry. These results indicate that the use of alcohol and drugs by railway employees threatens public safety.

[*Traduction*]

l'attention de votre comité. Nous avons annexé à notre mémoire une liste de cinq amendements que nous proposons, avec des notes explicatives. J'aimerais développer la teneur de deux de ces amendements.

Le premier concerne l'absence de montants maximum pour la contribution des compagnies ferroviaires à la construction et à la reconstruction des sauts-de-mouton. Le Parlement et les responsables de la réglementation ont toujours reconnu que ces ouvrages servaient à assurer la protection et la sécurité du public et à faciliter la circulation. Le projet de loi devrait reconnaître que ces sauts-de-mouton servent essentiellement à assurer la sécurité et à faciliter la circulation du public. Leur contribution à la sécurité des activités ferroviaires est secondaire. Par conséquent, le fardeau financier entraîné par ces ouvrages devrait être assumé par les divers niveaux de gouvernement.

Le projet de loi autorise l'Office national des transports à répartir les coûts de construction ou de reconstruction en fonction des avantages retirés. Les critères de répartition des coûts devraient tenir compte du fait que ces ouvrages servent principalement à assurer la sécurité du public et à faciliter sa circulation.

On ne peut pas raisonnablement s'attendre à ce que les compagnies ferroviaires, qui sont des entreprises, financent la sécurité publique à la place du gouvernement. C'est aux gouvernements qu'il appartient d'assumer ces dépenses.

L'amendement proposé par CP Rail permettrait simplement de donner des lignes directrices à l'Office auquel le Parlement a délégué la responsabilité de la répartition des charges financières.

Il n'y a aucune raison d'augmenter la part des compagnies ferroviaires et de les faire ainsi subventionner une infrastructure utilisée par l'industrie concurrrente des transports routiers.

Le deuxième amendement que je vais souligner concerne l'absence de pouvoirs législatifs satisfaisants pour permettre aux compagnes de dépister les employés qui occupent des postes importants pour la sécurité et qui se droguent ou abusent de l'alcool.

Ce projet de loi porte sur la sécurité. Actuellement, il n'y a pas de problème plus fondamental pour la sécurité ferroviaire que la toxicomanie et l'alcoolisme.

A la suite de la collision de trains de Hinton, le ministère des Transports a nommé un groupe de travail chargé d'enquêter sur la toxicomanie dans l'industrie ferroviaire et de déterminer s'il fallait rendre obligatoire les tests de dépistage de drogues pour tous les employés ferroviaires désignés.

Le groupe de travail a fait effectuer une enquête auprès des employés des compagnies ferroviaires occupant des postes importants pour la sécurité; 52 p. 100 des personnes interrogées ont déclaré que la consommation d'alcool nuisait occasionnellement à la sécurité du travail, et 38 p. 100 ont dit que la drogue était un problème dans ce secteur. Les résultats de l'enquête montrent que les problèmes d'alcoolisme et de drogues des employés des compagnies ferroviaires constituent une menace pour la sécurité publique.

[*Text*]

The railways are persuaded that there is a core of railway employees in safety-related positions who are substance-dependent and who could be on duty while impaired. Despite a strong employee assistance program, which has the support of both labour and management, the railways have been unable to identify and assist this core group.

It is imperative that Parliament act at this time to permit regulations to be made concerning drug and alcohol testing in four categories: pre-employment; following an accident; for reasonable cause; and with periodic medical check-ups. CP Rail believes these four criteria can assist the identification of this core group of employees.

Although the railways currently perform pre-employment drug testing, the support of Parliament is vital to continue this initiative and to enable testing following an accident, for reasonable cause, and with periodic medical check-ups.

The bill currently provides the Governor in Council with the power and the option to make regulations for the control or prohibition of drug and alcohol use. This is not sufficient. We urge you to expand the regulatory powers in the bill to include the detection of drug and alcohol use. If drug testing is to be a useful safety tool, the Act and the Regulation must be drafted in clear language that expressly states Parliament's intent. Otherwise, it would be subject to potential legal challenges, as it is currently being challenged in the U.S. courts.

The amendment requested by CP Rail does not interfere with any other legislative initiatives being prepared or considered. It simply enables the Governor in Council to make such regulations.

CP Rail is vitally concerned that, after a lengthy process of review within government, this serious issue of testing railway employees holding safety-related positions for drug use and alcohol abuse is not addressed in concrete terms by Bill C-105.

The House of Commons Transport Committee heard witnesses on the subject of substance abuse and concluded in its fifth report that the issue of drug and alcohol testing is urgent and should be dealt with as a matter of highest priority. However, no timetable or ministry accountability has been established for taking action.

CP Rail urges this committee to treat this issue in a positive way by endorsing the necessary legislative amendments.

Mr. Chairman, this is our last opportunity for input to this important bill. We trust these suggestions will receive favourable consideration.

I notice that it is almost 4 o'clock. However, we will be pleased to respond to any questions you might have.

[*Traduction*]

Les compagnies ferroviaires sont convaincues qu'il existe un noyau d'employés occupant des postes essentiels pour la sécurité qui se droguent ou abusent de l'alcool et peuvent exercer leurs fonctions sans être en possession de leurs facultés. En dépit d'un solide programme d'aide aux employés appuyé à la fois par les syndicats et par la direction, les compagnies n'ont pas été en mesure de dépister et d'aider ce noyau d'employés.

Il convient impérieusement que le Parlement intervienne maintenant pour permettre l'adoption de règlements permettant le dépistage de l'alcoolisme et de la drogue dans quatre cas: au moment du recrutement, après un accident, pour une cause raisonnable et à l'occasion des contrôles médicaux périodiques. CP Rail estime que ces quatre critères seraient utiles pour dépister ce noyau d'employés.

Bien que les compagnies ferroviaires pratiquent actuellement des examens de dépistage de la drogue au moment du recrutement, il est essentiel que le Parlement apporte son soutien à cette initiative et permette l'exécution de tests à la suite d'un accident, pour un motif raisonnable et à l'occasion des visites médicales régulières.

Le projet de loi donne actuellement au gouverneur en conseil le pouvoir et le choix de prescrire des règlements limitant ou interdisant la consommation de drogues et d'alcool. Ce n'est pas suffisant. Nous vous recommandons instamment d'élargir ces pouvoirs de réglementation en y incluant la détection de la consommation de drogues et d'alcool. Pour que les tests de dépistage des toxicomanes puissent contribuer efficacement à la sécurité, il faut que la Loi et le règlement soient rédigés dans un langage clair et qu'ils reflètent sans ambiguïté la volonté du Parlement. Sinon, ils risqueront d'être contestés devant les tribunaux, comme c'est actuellement le cas aux États-Unis.

L'amendement demandé par CP Rail n'empiète sur aucune autre initiative législative en cours de préparation ou d'étude. Il permet simplement au gouverneur en conseil d'établir ces règlements.

CP Rail s'inquiète profondément de ce qu'après une longue étude au sein du gouvernement, le projet de loi C-105 ne s'attaque pas concrètement aux graves problèmes des examens de contrôle pour les employés des compagnies ferroviaires qui occupent des postes importants pour la sécurité.

Le Comité des transports de la Chambre des communes a entendu des témoins sur la question de la toxicomanie et de l'alcoolisme et a conclu dans son cinquième rapport que la question des examens de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues était urgente et qu'il fallait lui accorder la plus haute priorité. Toutefois, aucun calendrier n'a été proposé, et aucun ministère n'a été chargé de cette responsabilité.

CP Rail demande instamment à votre comité de réagir positivement à ce problème en ratifiant les amendements législatifs nécessaires.

Monsieur le président, c'est la dernière fois que nous pouvons apporter notre contribution à cet important projet de loi. Nous espérons que ces propositions seront accueillies favorablement.

Je constate qu'il est presque 4 heures. Nous répondrons cependant volontiers à vos questions.

[*Text*]

The Acting Chairman: Honourable senators, it is almost 4 o'clock. We have the Chairman of the Social Affairs Committee here, and perhaps he will give us an extra minute or two.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I would like to ask how often CP requires its employees to have medical examinations?

Mr. Leslie: We require them to have an examination every three years between the ages of 40 and 49, and every year thereafter.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What about people younger than that age bracket?

Mr. Leslie: We do not require them to have a company medical examination.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Do you support the inclusion in this bill of clause 35, the one which requires physicians or optometrists in private practice to report medical conditions that might be endangering?

Mr. Leslie: Yes, we do. That is the arrangement for safety-related positions in the airline industry and we think it will be very appropriate in the railway industry.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You would support that, notwithstanding the fact that you do not provide medical examinations for a fair number of your employees?

Mr. Leslie: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You are shifting the onus to the fortuitous circumstance in which the employee happens to go to a private physician?

Mr. Leslie: Yes. Although I have no way of knowing how many employees have an annual medical, I think most of us believe it is wise to go and see your doctor at least once a year.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: Any further questions? If not, we thank you very much, Mr. Leslie, and other members, for the very interesting brief.

Gentlemen, that completes our hearing today. On Tuesday, June 28, at 9.30 a.m., we will complete Bill C-52 in room 250 East Block. On Wednesday, June 29, at 3.30 p.m., we will hear from the Brotherhood of Locomotive Engineers, Mr. George Hainsworth, on Bill C-105.

Senator MacDonald (Halifax): There is a possibility the Senate will not sit on Wednesday afternoon. If that is the case, would the members of the committee accept moving the meeting time up to 2.30 p.m.? The meeting was originally scheduled for 3.30 p.m. because we thought the Senate would be sitting, and we could obtain authorization from the Senate to meet while the Senate is sitting.

The Acting Chairman: The clerk will check and advise the members of the committee on that.

[*Traduction*]

Le président suppléant: Honorables sénateurs, il est presque 4 heures. Le président du Comité des affaires sociales est arrivé, mais il pourra peut-être nous laisser encore une minute ou deux.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, j'aimerais savoir à quels intervalles les employés du CP doivent passer des visites médicales?

M. Leslie: Ils ont une visite médicale tous les trois ans de 40 à 49 ans, et ensuite tous les ans.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Et ceux qui sont plus jeunes?

M. Leslie: Ils ne sont pas obligés de passer une visite médicale à la compagnie.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Êtes-vous d'accord avec l'article 35 du projet de loi qui impose aux médecins et aux optométristes privés de signaler le cas des employés dont l'état risque de compromettre la sécurité?

M. Leslie: Oui. C'est ce qui se fait déjà pour les compagnies aériennes, et nous pensons que ce serait parfaitement justifié pour les chemins de fer.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous seriez d'accord, bien que vous n'exigiez pas de visites médicales pour une bonne partie de vos employés?

M. Leslie: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous vous en remettez donc au cas fortuit où l'employé va consulter un médecin privé?

M. Leslie: Oui. Je ne sais pas combien d'employés passent une visite médicale annuelle, mais je crois que la plupart des gens estiment que c'est une bonne chose d'aller voir son médecin au moins une fois par an.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Merci, monsieur le président.

Le président suppléant: Y a-til d'autres questions? Dans ce cas, nous allons remercier infiniment M. Leslie et les autres témoins pour cet intéressant mémoire.

Messieurs, nous en avons terminé avec nos audiences d'aujourd'hui. Le mardi 28 juin à 9 h 30, nous allons en terminer avec le projet de loi C-52 dans la pièce 250 de l'édifice de l'Ouest. Le mercredi 29 juin à 15 h 30, nous entendrons M. George Hainsworth, de la fraternité des cheminots, sur le projet de loi C-105.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le Sénat ne siégera peut-être pas mercredi après-midi. Si c'est le cas, les membres du Comité consentiraient-ils à avancer la réunion à 14 h 30? Elle était prévue au départ à 15 h 30 parce que nous pensions que le Sénat allait siéger, et que nous pourrions obtenir l'autorisation du Sénat de nous rencontrer pendant sa séance.

Le président suppléant: Le greffier va vérifier et nous informera.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Also, Mr. Chairman, Bill C-131 will be referred to the committee on Tuesday. That is a very straightforward bill.

The Acting Chairman: Thank you. The meeting is adjourned until Tuesday next at 9.30 a.m.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, le projet de loi C-131 va aussi être renvoyé au Comité mardi. C'est un projet de loi sans problème.

Le président suppléant: Merci. La séance est levée. Nous reprendrons mardi prochaine à 9 h 30.

La séance est levée.

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Medical Association:

Normand Da Sylva, Director, Health Services;

Lucian Blair, Assistant Director, Communications and Government Relations;

Ernest Mastromatteo, member, Sub-Committee on Environmental and Occupational Health;

Doug Geekie.

From Canadian National:

J. P. Kelsall, Deputy Senior Vice-President, Operations;

J. S. Speirs, System Manager, Regulatory and Governmental Affairs (Operations);

J. Luciani, Attorney (Law).

From CP Rail:

J. K. Leslie, Chief of Transport;

Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs; and

M. M. Yorston, Assistant to the Vice-President, Operations and Maintenance (System).

De L'Association médicale canadienne:

Normand Da Sylva, directeur des services de santé;

Lucian Blair, directeur adjoint, communications et relations gouvernementales;

Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs;

Doug Geekie.

Du Canadien national:

J. P. Kelsall, premier vice-président adjoint, Exploitation;

J. S. Speirs, directeur (réseau) réglementation et affaires gouvernementales (Exploitation) et

J. Luciani, avocate (Affaires juridiques).

De CP Rail:

J. K. Leslie, chef transport;

Raymond L. O'Meara, directeur, règlements;

M. M. Yorston, adjoint au vice-président, Exploitation et entretien (Réseau).

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman (Acting):
The Honourable CHARLES TURNER

Tuesday, June 28, 1988
Wednesday, June 29, 1988

Issue No. 32

Seventh proceedings on:

Bill C-52, Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act

Second proceedings on:

Bill C-105, The Railway Safety Act

Complete proceedings on:

Bill-131, An Act to amend the National Transportation Act, 1987

APPEARING:

Mr. Blaine Thacker, M.P.
Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

29572—1

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président (intérimaire):
L'honorable CHARLES TURNER

Le mardi 28 juin 1988
Le mercredi 29 juin 1988

Fascicule nº 32

Septième fascicule concernant:

Projet de loi C-52, Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes

Deuxième fascicule concernant:

Projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire

Seul et unique fascicule concernant:

Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports

COMPARAÎT:

M. Blaine Thacker, député,
secrétaire parlementaire
du ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Chairman (Acting)*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macquarrie
Bell	*Murray, P.C.
Davey	(or Doody)
Langlois	Olson, P.C.
Macdonald	Spivak
(*Cape Breton*)	Stewart
MacDonald	(*Antigonish-*
(*Halifax*)	*Guysborough*)
*MacEachen, P.C.	Turner
(or Frith)	van Roggen

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honorable Senator Spivak substituted for that of the Honorable Senator Doyle. (*June 27, 1988*)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

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

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président (intérimaire): L'honorable Charles Turner
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macquarrie
Bell	*Murray, c.p.
Davey	(ou Doody)
Langlois	Olson, c.p.
Macdonald	Spivak
(*Cape Breton*)	Stewart
MacDonald	(*Antigonish-*
(*Halifax*)	*Guysborough*)
*MacEachen, c.p.	Turner
(ou Frith)	van Roggen

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Spivak substitué à celui de l'honorable sénateur Doyle. (*le 27 juin 1988*)

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, April 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Barootes, for the second reading of the Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phillips moved, seconded by the Honourable Senator Macquarrie, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmaive."

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Tuesday, June 28, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cogger, seconded by the Honourable Senator David, that the Bill C-131, An Act to amend the National Transportation Act, 1987, be read the second time.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Cogger moved, seconded by the Honourable Senator David, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Wednesday, June 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 28 avril 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Barootes, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Macquarrie, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mardi 28 juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cogger, appuyé par l'honorable sénateur David, que le Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports, soit lu la deuxième fois.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cogger propose, appuyé par l'honorable sénateur David, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 1er juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la la deuxième lecture du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré

to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 28 JUIN 1988
(57)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président intérimaire).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Macquarrie, Spivak, Stewart (*Antigonish-Guysborough*), Turner et van Roggen. (7)

Également présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: Me Jean-Daniel Bélanger, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 28 avril 1988 poursuit son étude du Projet de loi C-52, Loi concernant l'uilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et répond aux questions.

À 9 h 38 *il est ordonné* que le Comité siège à huis clos.

À 9 h 46 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 28, 1988
(57)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Macquarrie, Spivak, Stewart (*Antigonish-Guysborough*), Turner and van Roggen. (7)

In attendance: From the Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Pursuant to its Order of Reference dated April 28, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

The Parliamentary Secretary made a statement and answered questions.

At 9:38 a.m., *it was ordered* that the Committee withdraw to sit in camera.

The Committee adjourned at 9:46 a.m.

LE MERCREDI 29 JUIN 1988
(58)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 14 heures sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président intérimaire).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Davey, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Macquarrie, Spivak, Stewart (*Antigonish-Guysborough*) et Turner. (7)

Également présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: Me Jean-Daniel Bélanger, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: M. Blaine Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Jack Gaum, directeur, Transport des personnes handicapées.

WEDNESDAY, JUNE 29, 1988
(58)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:00 p.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Davey, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Macquarrie, Spivak, Stewart (*Antigonish-Guysborough*) and Turner. (7)

In attendance: From the Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: Mr. Blaine Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Jack Gaum, Director, Transportation of Disabled Persons.

De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:

M. George Hainsworth, vice-président, Conseil législatif national.

Du Congrès du travail du Canada:

Mme Linda Wilcott, chargée de recherche et élaboratrice de programmes, Services éducatifs;

M. Émile Vallée, adjoint exécutif de la présidente.

Du Syndicat canadien de la fonction publique:

M. Gord Johnson, directeur, Division Radio-Télévision.

De l'Association internationale des machinistes:

M. L. Erlichman, directeur des recherches pour le Canada.

Du ministère des Transports:

M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface;

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire;

M. Paul Royer, ministère de la Justice (délégué au ministère des Transports).

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et répond aux questions en collaboration avec l'autre témoin.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 juin 1988 entreprend son étude du Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le Comité fasse rapport sur le Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports, sans amendement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1er juin 1988 poursuit son étude du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Le témoin de la Fraternité des ingénieurs de locomotives fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins du Congrès du travail du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

Le secrétaire parlementaire fait un déclaration et répond aux questions en collaboration avec les autres témoins.

À 17 h 00 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

From the Brotherhood of Locomotive Engineers:

Mr. George Hainsworth, Vice Chairman, National Legislative Board.

From the Canadian Labour Congress:

Mrs. Linda Wilcott, Research and Programme Developer, Educational Services;

Mr. Émile Vallée, Executive Assistant to the President.

From the Canadian Union of Public Employees:

Mr. Gord Johnson, Director, Broadcast Division.

From the International Association of Machinists:

Mr. L. Erlichman, Research Director for Canada.

From the Department of Transport:

Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group;

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate;

Mr. Paul Royer, Department of Justice (attached to the Department of Transport).

The Parliamentary Secretary made a statement and, along with the witness, answered questions.

Pursuant to its Order of Reference dated June 28, 1988, the Committee began its consideration of Bill C-131, An Act to amend the National Transportation Act, 1987.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That the Committee report on Bill C-131, An Act to amend the National Transportation Act 1987, without amendment.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

The witness from the Brotherhood of Locomotive Engineers made a statement and answered questions.

The witnesses from the Canadian Labour Congress made a statement and answered questions.

The Parliamentary Secretary made a statement and, along with the other witnesses, answered questions.

The Committee adjourned at 5:00 p.m.

ATTEST:

Le greffier intérimaire du Comité

Timothy Ross Wilson

Acting Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 28, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Charles Turner (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: Honourable senators, appearing this morning is the Honourable Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Mr. Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to Minister of Transport: Mr. Chairman, I have appeared before this committee on Bill C-52 probably more than on any other bill in my parliamentary experience. I wish to update you as to what the interdepartmental committee did last week. As you know, we asked for an adjournment last week for a further week in order for the interdepartmental committee to travel to Vancouver and consult with west coast interests. The interdepartmental committee met with some 26 groups and individuals, and out of that consultation, which took place Thursday and Friday, came a proposal for two amendments to the bill which would meet the needs of the west coast industry. However, Minister St. Germain and the officials were unable to consult adequately with the east coast interests, the Great Lakes interests and the St. Lawrence interests and, therefore, I am asking whether the committee would be kind enough to grant us an additional adjournment, perhaps to the call of the Chair, while we take these two proposals to the other legitimate interests to find out if they are satisfied. We hope that they will be satisfied, and that we will be able to come back and indicate as much to you.

If your committee agrees with these two amendments, they could go through our committee and through the house quickly. Once we determine that the east coast interests are not opposed, then the minister or I shall consult with the official opposition and the NDP to determine whether we can get it through the house quickly.

So, Mr. Chairman, I am asking for an adjournment to the call of the Chair or *sine die*, whatever you think is wisest.

Senator van Roggen: Mr. Chairman, I am pleased to hear the parliamentary secretary refer to amendments, as opposed to what you might refer to as comfort letters or something of that sort. As I have made clear, I believe that the companies really require amendments on the two major areas that have been under discussion. I am delighted that the government has seen fit, after reviewing the matter, to approach the matter on that basis. The minister was kind enough to phone me when I arrived in town from Vancouver yesterday afternoon, and I quite understand his desire to vet these matters relative to the east coast and the Great Lakes' interests. After all, you would

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 28 juin 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications chargé d'étudier le projet de loi C-52 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour en délibérer.

Le sénateur Charles Turner (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin l'honorable Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

M. Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Monsieur le président, le projet de loi C-52 est probablement celui pour lequel j'ai comparu le plus souvent devant votre comité, de toute ma carrière au Parlement. J'aimerais vous informer de ce que le comité interministériel a fait, la semaine dernière. Comme vous le savez, nous avons demandé un ajournement d'une semaine, la semaine dernière, pour permettre au comité interministériel de se rendre à Vancouver afin de s'entretenir avec les intérêts de la côte Ouest. C'est ainsi que le comité a rencontré quelque 26 groupes et particuliers jeudi et vendredi derniers. À l'issue de cette consultation, le comité propose deux amendements au projet de loi qui satisferaient aux besoins de l'industrie de cette région. Cependant, le ministre St-Germain et son entourage n'ont pu s'entretenir suffisamment avec les intérêts de la côte Est, des Grands Lacs et du Saint-Laurent, de sorte que je demanderais au comité d'avoir l'obligeance de nous accorder une autre période de grâce, peut-être jusqu'à nouvelle convocation du président, afin que nous puissions soumettre les deux propositions aux autres. Nous espérons qu'ils les jugeront satisfaisantes et que nous pourrons vous l'annoncer la prochaine fois.

Si votre comité est d'accord avec les deux amendements, ceux-ci pourraient être adoptés rapidement par notre comité et par la Chambre. Une fois que nous nous serons assurés que les intérêts de la côte Est ne s'y opposent pas, le ministre ou moi-même pourrait alors demander l'avis de l'Opposition officielle et du NPD afin de voir s'il y a moyen de l'adopter rapidement.

Par conséquent, monsieur le président, je me vois obligé de vous demander un ajournement jusqu'à nouvelle convocation du président ou *sine die*, c'est-à-dire ce qui vous conviendra le mieux.

Le sénateur van Roggen: Monsieur le président, je suis heureux d'entendre le secrétaire partlementaire parler d'amendements, plutôt que de ce que nous pourrions qualifier de lettres d'accord présumé. Comme je l'ai clairement fait savoir, je suis convaincu que les sociétés exigent en réalité des amendements dans deux grands domaines à l'étude. Je me réjouis de voir que le gouvernement a jugé bon, après étude de la question, d'adopter cette voie. Le ministre a eu la gentillesse de m'appeler, à mon arrivée de Vancouver hier après-midi, et je comprends fort bien son désir de vider la question avec les intérêts de la côte Est et des Grands Lacs. Après tout, l'exercice serait

[*Text*]

not want to secure a problem on one coast only to find that there is a glitch on the other coast.

As a member of the comittee, I feel I should apologize to the interested parties from the industry, five of whom have now crossed the continent again from Vancouver, one of whom has come from New York and two of whom have come from Montreal. I wonder if we can make an arrangement where these people and their companies would not have to be put to this trouble and expense again. That could easily be accomplished if the committee would agree, when the government comes before the committee and the minister explains the amendments he is proposing, not to act on those proposals immediately but to contact the interested parties on the west coast and inform them of the proposals. I would hope that they would accept the proposals, and the committee could then deal with the bill without these witnesses having to return.

The Acting Chairman: Is there any further discussion?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I assume that the parliamentary secretary can give us some view as to how acceptable the proposed amendments are likely to be to the affected interests on the west coast. If the amendments are likely to meet their real needs, then I think we can assume that the kind of procedure Senator van Roggen has suggested will be entirely satisfactory. So what I am asking is, what are the possibilities that these people will not have to come all the way back to Ottawa to attend a meeting of this committee?

Mr. Thacker: I believe that the two amendments meet their every wish and need.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So, by accepting Senator van Roggen's proposal, we are probably putting the committee in the position where it would not expect these witnesses to have to come to Ottawa again?

Mr. Thacker: I believe that is so.

The Acting Chairman: Is there any further discussion? If not, is it agreed that we adjourn the meeting to the call of the Chair?

Hon. Senators: Agreed.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, may we have a short *in camera* meeting to discuss future business?

The Acting Chairman: Very well.

The committee continued *in camera.*

Ottawa, Wednesday, June 29, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which were was referred Bill C-131, to amend the National Transportation Act, 1987 and Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, met this day at 2:00 p.m. to give consideration to the bills.

Senator Charles Turner (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: Honourable senators, we have two items for consideration on our agenda, Bill C-131 and Bill C-

[*Traduction*]

bien inutile si, en réglant un problème sur une des côtes, on en créait un sur l'autre.

Et tant que membre du Comité, j'estime que les intéressés de l'industrie ont droit à des excuses: cinq se sont déplacés de Vancouver, un autre arrive de New York et deux, de Montréal. Je me demande s'il est possible de s'organiser afin que ces gens et les sociétés qu'ils représentent n'aient pas à refaire ces frais. Cela pourrait aisément se faire si le Comité convenait, lorsque le gouvernement comparaîtra et que le ministre expliquera les amendements proposés, de ne pas passer à l'action avant d'avoir communiqué avec les intéressés de la côte Ouest et de les avoir informés des propositions. J'ose espérer qu'ils en seront satisfaits et que le Comité pourra étudier le projet de loi sans que ces témoins aient à revenir.

Le président suppléant: Y a-t-il autre chose à ajouter?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je suppose que le secrétaire parlementaire peut nous indiquer à quel point les intérêts de la côte Ouest qui sont touchés jugeront les amendements acceptables. Si ces amendements sont susceptibles de répondre à leurs besoins réels, il est permis de supposer que la façon de faire proposée par le sénateur van Roggen sera satisfaisante. Je voudrais donc savoir à quel point il est certain que ces gens n'auront pas besoin de revenir à Ottawa?

M. Thacker: Je crois que les deux amendements concorderont avec tous leurs souhaits et leurs besoins.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Si le comité adopte la proposition faite par le sénateur van Roggen, ces témoins n'auront probablement pas besoin de revenir à Ottawa pour comparaître devant ce Comité?

M. Thacker: Je crois que c'est exact.

Le président suppléant: Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter? Dans la négative, êtes-vous d'accord pour ajourner la séance jusqu'à nouvelle convocation du président?

Des voix: D'accord.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, pourrions-nous nous réunir brièvement à huis clos afin d'étudier d'autres questions?

Le président suppléant: Fort bien.

Le comité poursuit ses délibérations à huis clos.

Ottawa, le mercredi 29 juin 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications s'est réuni ce jour à 14 h pour étudier les projets de loi dont il a été saisi, soit le projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi national de 1987 sur les transports, et le projet de loi C-105, Loi visant à garantir la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Le sénateur Charles Turner (*président suppléant*) préside la séance.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous avons deux sujets à l'ordre du jour, le projet de loi C-131 et le projet

[*Text*]

105, and our first witness this afternoon is Mr. Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Perhaps, Mr. Thacker, you would introduce your colleague.

Mr. Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to Minister of Transport: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. Once again, it is a privilege to appear before you on Bill C-131, to amend the National Transportation Act, 1987.

Bill C-131 received second and third reading in the other place on June 17 of this year and received second reading in the Senate yesterday.

With me today is Mr. Jack Gaum, Director, Transportation of Disabled Persons, Transport Canada. He also chairs the Federal, Territorial and Provincial Committee on Disabled Persons. He reports to the deputy minister and has been in the Department of Transport for three years. Prior to that, he was with the CTC, which is now the National Transportation Agency. Prior to that, he worked for some 15 years as a volunteer in the Ottawa area dealing with disabled persons. I can assure you that Mr. Gaum has an extensive background in this area and I am sure he will be able to answer any questions you may have.

Bill C-131 gives the National Transportation Agency the power to ensure that the national transportation system is accessible to persons with disabilities. It does this by providing the agency with power to regulate standards for making modes, services and facilities under federal jurisdiction free of undue obstacles to persons with disabilities.

Specifically, the agency will have the power to make the following regulations:

(a) for the design, construction and modification of means of transportation and related facilities, premises and equipment;

(b) respecting the use of signs;

(c) for the training of staff;

(d) respecting terms and conditions for carrying disabled persons; and

(e) respecting the communication of information to disabled persons.

The amendments will also provide enforcement provisions that will make the contravention of a regulation an offence.

Regulations would apply to facility and services providers in the air mode, Via Rail, the Roadcruiser Bus Service in Newfoundland and Marine Atlantic and other federally subsidized ferries.

The anticipated regulation would provide long-term policy direction to identify specific obstacles and reasonable solutions. This is particularly important in an environment of changing philosophies, improving technology, new equipment acquisitions and construction and major retrofits. It would also consolidate a diversity of activity now undertaken separately by transportation service and facility providers to comply with a variety of standards, guidelines, principles and building codes on accessibility.

[*Traduction*]

de loi C-105. Notre premier témoins est M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

M. Thacker, pourriez-vous présenter votre collègue?

M. Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Merci, monsieur le président. Je suis très heureux de comparaître à nouveau devant votre comité au sujet du projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports.

Le projet de loi C-131 a été adopté en deuxième et troisième lectures pour la Chambre des communes, le 17 juin, et a été adopté hier en deuxième lecture par le Sénat.

J'ai à côté de moi M. Jack Gaum, directeur, Transport des handicapés, Transports Canada, qui préside également le Comité fédéral-territorial-provincial sur les handicapés. Il relève directement du sous-ministre et travaille au ministère des Transports depuis trois ans. Avant cela, il travaillait pour la Commission canadienne des transports, aujourd'hui l'Office national des transports. Avant cela encore, il s'est occupé pendant 15 ans des divers problèmes des personnes handicappées de la région d'Ottawa, à titre de bénévole. Vous le voyez, M. Gaum bénéficie d'une longue expérience dans ce domaine et je suis certain qu'il pourra répondre à toutes vos questions.

Le projet de loi C-131 est destiné à donner à l'Office national des transports le pouvoir d'intervenir pour garantir que le système national de transport accessible aux personnes handicapées. Pour ce faire, l'Office pourra adopter des règlements afin d'éliminer tous les obstacles indus dans tous les services de transport.

En particulier,l'Office aura le pouvoir d'adopter des règlements concernant:

a) conception, la construction et la modification des installations, commodités et équipements de transport et des services connexes;

b) la signalisation;

c) la formation du personnel;

d) les conditions et modalités de transport des handicapés;

e) et la communication d'informations aux handicapés.

Les modifications proposées stipulent également que toute violation d'un règlement constituera une infraction.

Les règlements s'appliqueront aux équipements et services de transport aérien, de Via Rail, de Roadcruiser Bus Service à Terre-Neuve, de Marine Atlantic et des autres services de traversiers subventionnés par le gouvernement fédéral.

Les nouveaux règlements permettront de formuler une politique à long terme pour identifier les obstacles particuliers auxquels font face les handicapés et pour y trouver des solutions raisonables, ce qui est particulièrement important à une époque où les philosophies évoluent, la technologie progresse et les équipements se renouvellent. Ils permettront également de regrouper certaines activités entreprises séparément par les sociétés de transport et les fournisseurs d'équipement pour respecter une multitude de normes, de lignes directrices, de prin-

[*Text*]

Mr. Chairman, extensive consultations were held with representatives of disabled persons, industry and government departments and agency. Representatives of disabled persons expressed their views before the Standing Committee on Transport hearings on Bill C-18, which is now the National Transportation Act, 1987; and through the Transportation of Disabled Persons Implementation Committee. The latter is a committee of the Minister of Transport and, in addition to representatives of disabled persons, it has representatives from the industries affected and other government agencies. Disabled persons have made strong representations in favour of the approach taken in this bill.

You will note, honourable senators, that Senator Marsden referred to this consent and agreement yesterday in the chamber.

Accessibility standards, which can be made into regulations, are currently being developed in cooperation with the Department of Justice, the National Transportation Agency, representatives of disabled persons and, of course, industry.

The NTA and the Canadian Human Rights Commission have also been consulted in the drafting of this bill. You will note that by the proposed section 63.2 there is a mandatory obligation on those two agencies to coordinate their activities.

In conclusion, Mr. Chairman, I believe I can honestly express the conviction that the passage of this bill will assist with the elimination of attitudinal and physical obstacles for the good of everyone and, thus, improve the quality of life in Canada, particularly for disabled people travelling on all modes of transportation. It demonstrates the concern of the government and, Parliament as a whole, that persons with disabilities be provided every opportunity to participate fully in the mainstream of Canadian life.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The honourable parliamentary secretary made reference to changing philosophies. I wonder what that means.

Mr. Thacker: I asked Mr. Gaum that same question. It relates to the changing attitudes of disabled people as we go further into the 1980s and towards the 1990s. Younger disabled people seem to have different attitudinal approaches, a greater sense of independence and a greater desire to travel. That is what I mean.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You are not using the word "philosophy" in the standard way: It is not the abandonment of Cartesianism or anything like that.

Mr. Thacker: No.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It is just a dressed-up way of saying "changing attitudes."

Mr. Thacker: Correct.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What is the meaning of the adjective "undue" in the expression "undue obstacles?" I do not find a definition of that in anything I see here.

[*Traduction*]

cipes et des règlements de construction concernant l'accessibilité des services.

De longues consultations ont été menées auprès de représentants des handicapés, du secteur privé, des ministères et de l'Office. Des représentants des handicapés sont venus témoigner devant le Comité permanent des transports, à l'occasion des audiences consacrées au projet de loi C-18, Loi nationale de 1987 sur les transports. Ils ont également pu intervenir par le truchement du Comité de mise en œuvre sur le transport des handicapés qui a été mis sur pied par le ministère des Transports et comprend des représentants non seulement des handicapés mais aussi des entreprises et ministères concernés. Les handicapés ont fortement recommandé l'approche retenue dans ce projet de loi.

Vous constaterez, honorables sénateurs, que la sénatrice Marsden a évoqué cet appui hier, au Sénat.

Des normes d'accessibilité qui pourront être incorporées aux futurs règlements sont actuellement en cours d'élaboration conjointement par le ministère de la Justice, l'Office national des transports, des représentants des handicapés et, bien sûr, des représentants des sociétés de transport.

Je dois préciser que l'ONT et la Commission canadienne des droits de la personne ont également été consultés lors de la préparation de ce projet de loi. D'ailleurs, l'article 63.2 les obligera à communiquer pour coordonner leurs activités.

En conclusion, monsieur le président, je n'ai aucune hésitation à dire que ce projet de loi contribuera à abolir les obstacles psychologiques et physiques que connaissent les handicapés en matière de transport. Il prouve que le gouvernement et le Parlement tiennent vraiment à faire leur possible pour que tous les handicapés aient la possibilité de participer pleinement à la vie de la société canadienne.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous avez parlé d'évolution des philosophies. Que vouliez-vous dire?

M. Thacker: J'ai posé la même question à M. Gaum. Cette expression désigne l'évolution progressive des attitudes des handicapés. Autrement dit, les jeunes handicapés semblent avoir un plus grand sentiment d'indépendance et un plus grand désir de voyager que leurs aînés. C'est ce que cela veut dire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous n'utilisez donc pas le mot philosophie dans son sens habituel? Ça n'a rien à voir avec le cartésianisme, par exemple?

M. Thacker: Non.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est juste une manière un peu pédante de dire «changements d'attitudes».

M. Thacker: Exact.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Quel est le sens de l'adjectif «indus», dans l'expression «obstacles indus»? Je n'en vois aucune définition dans le projet de loi.

[*Text*]

Mr. Thacker: It refers to section 3 of the National Transportation Act itself, which we would see as the charging section.

I remember the debates on that. I believe it is based on the "reasonable man" approach, but it has to be more than just a mere obstacle; it has to be an undue obstacle. I think it is a reflection of the reality of the transportation mode today, which might be seen as quite antiquated in not having these modern, up-to-date facilities. "Undue" means that not everything would have to be changed instantly.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Am I correct that the agency defines what is an "undue obstacle?"

Mr. Thacker: That is true.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Is it correct to say that Parliament will be delegating that power to the agency?

Mr. Thacker: That is correct.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Does the parent act provide for an appeal by aggrieved transportation companies against a decision of the agency?

Mr. Thacker: I will ask Mr. Gaum to answer that.

Mr. Jack Gaum, Director, Transportation of Disabled Persons, Transport Canada: Under the procedure, the normal appeal processes that apply in any quasi-judicial, penalty-offence provision like this would apply.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Very good. There is provision here for exemption. That is found in what would be section 63.1, subsection (3), which states:

> The Agency may, with the approval of the Governor in Council, make orders exempting specified persons, means of transportation, services or related facilities and premises from the application of regulations made under subsection (1).

We are not told, so far as I have detected, why the agency would do that. Is Parliament simply saying that the agency may do this without any guidelines?

Mr. Gaum: This provision was put in as a result of extensive consultations held with industry and with representatives of disabled persons. The best example I could give would be the road cruiser bus service in Newfoundland. A lot of the stops where tickets are issued are small, roadside cafés or stores. It would not be reasonable to have extensive provisions requiring accessibility features—such as movable doors and curb cuts and so on—to apply to small operators who would simply withdraw their service. Therefore, that provision is put in there to enable the agency, as Mr. Thacker says, to take a realistic look at the needs as well as the circumstances that exist.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am not questioning the desirability or the right to make exemption orders. What I am questioning is the fact that there seems to be no attempt to explain what the standards for exemption are. Let us say that a railway company—perhaps Canadian Pacific—

[*Traduction*]

M. Thacker: Cette expression renvoie à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, où est énoncée la politique des transports.

Si je me souviens bien, lors des débats consacrés à cette Loi, on avait indiqué qu'il fallait adopter une attitude raisonnable à l'égard de ces obstacles, c'est-à-dire que ceux-ci ne devaient pas simplement être des obstacles, ils devaient aussi être indus. À mon sens, cela doit permettre de tenir compte de la réalité contemporaine des services de transport, dont certains sont loin d'être modernes. Avec l'adjectif «indus», ils ne seront pas obligés de changer tous leurs équipements du jour au lendemain.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est bien l'Office qui définira ce qu'est un «obstacle indu»?

M. Thacker: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Et c'est bien le Parlement qui déléguera ce pouvoir de définition à l'Office?

M. Thacker: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): A-t-on prévu, dans la Loi sur les transports, une procédure permettant aux sociétés de transport mécontentes d'une décision de l'Office de se porter en appel?

M. Thacker: Je demande à M. Gaum de vous répondre.

M. Jack Gaum, directeur, Transport des handicapés, Transports Canada: Ces sociétés pourront se prévaloir de la procédure d'appel normalement prévue pour les infractions de cette nature passibles d'une sanction quasi-judiciaire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Très bien. Vous avez également prévu des exemptions, si je comprends bien l'alinéa (3) de l'article 63.1:

> L'Office peut, par arrêté pris avec l'approbation du gouverneur en conseil, soustraire à l'application de certaines dispositions des règlements les personnes, les moyens de transport, les installations ou locaux connexes, ou les services qui y sont désignés.

Par contre, le projet de loi ne précise aucunement pourquoi l'Office pourrait accorder une telle exemption. Le Parlement va-t-il lui donner ce pouvoir en ne fixant aucune limite?

M. Gaum: Cette disposition a été ajoutée au projet de loi après de longues consultations menées auprès des représentants des handicapés et de l'industrie des transports. Le meilleur exemple que je puis vous donner est celui du service d'autobus Roadcruiser de Terre-Neuve: beaucoup des arrêts où sont délivrés les billets sont simplement des petits cafés ou des boutiques en bord de route. Il ne serait pas raisonnable d'obliger les propriétaires de ces petits établissements à installer des portes amovibles ou des rampes d'accès, car il est probable qu'ils préféreraient alors retirer leurs services. Cet article doit donc permettre à l'Office d'examiner chaque situation en faisant preuve de réalisme.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne conteste absolument pas la nécessité ni son droit d'octroyer certaines exemptions, dans certaines circonstances; je conteste simplement le fait que le projet de loi ne précise aucunement les circonstances dans lesquelles des exemptions pourraient être

[*Text*]

feels that it should be exempt and feels that this provision should apply to it. How is the agency going to show, on the basis of the statute, that CP is not eligible to be considered for exemption at a particular railway station?

Mr. Gaum: Again, this provision was put in for greater certainty. In a sense, it is the flip side of making the regulation. In the direct sense, the agency could make the regulations applicable in a certain manner and could thereby, in its manner of application, have certain of the terminals, for example, exempted. In this way it was responding to a concern raised by industry that specific recognition be made of the fact. Therefore, I would say that the tests would be all of the ordinary tests that the agency would apply in making the regulation to begin with. Some of those, of course, are the magnitude of the change required, what plans have been made, what activities the operator has already undertaken to provide for accessibility, the corporate plans, and so on—in other words, all of the financial factors that would be applied in the context of the accessibility being provided and the needs of disabled persons.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I wanted to ask, Mr. Chairman, a question concerning the authority that will be given to make regulations respecting tariffs, rates, fares, charges, and the terms and conditions of carriage applicable in respect of the transportation of disabled persons or services incidental thereto. Why is a special authorization required in the case of disabled persons, for services incidental to their transportation?

Mr. Thacker: Senator, I know that refers to the situation where a disabled person might require another person to fly with him or her, and it would give the agency power to set special rates for that extra person, which might be half fare, three-quarters fare, full fare, or even free. That is why that was put in.

Mr. Gaum: That is correct. That was probably the key issue addressed by the Canadian Transport Commission. Representatives of disabled persons, in making representations on this legislation, asked for specific reference to those issues so that they would not fall between the cracks. It is most definitely this issue of the right of a disabled person to declare himself to be self-reliant, as against the opposite side to that issue, namely, the requirement for an attendant to travel with a disabled person. Therefore, under this legislation, the agency would have the power to establish under what conditions they could travel without an attendant and under what conditions they must travel with an attendant, and what fares or tariffs would apply.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Does the government have an intention with regard to the level of special tariffs, rates or fares? Is it to be higher than normal, is it to be at par with the normal, or is it to be lower than normal?

Mr. Thacker: I do not think the Governor in Council or the minister at this moment would have an intention. It may be that the committee has addressed its mind to that.

Mr. Gaum: Yes. The debate that has taken place arises from the fact that the air carriers, for example, now provide that a person can travel with an attendant for one-and-a-half fares, so

[*Traduction*]

justifiées. Supposons qu'une société de chemins de fer, par exemple le CP, souhaite obtenir une exemption au titre de cet article. Comment l'Office pourra-t-il prouver, sur la base de ce projet de loi, que le CP ne le mérite pas?

M. Gaum: Cette disposition a été ajoutée au projet de loi pour rendre les choses plus claires. Il s'agit, en quelque sorte, de l'antithèse du pouvoir de réglementer. Grâce à cet article, l'Office pourra dispenser certaines services de transport des dispositions réglementaires. Il s'agissait de répondre aux préoccupations exprimées par l'industrie. Pour accorder une exemption, l'Office agira exactement de la même manière que lorsqu'il formule un règlement. Autrement dit, il tiendra compte de l'ampleur des changements exigés, des plans qui ont déjà été dressés, des mesures déjà prises par le transporteur en faveur des handicapés, de la situation générale de la société, bref de tous les facteurs financiers dont il faut tenir compte en fonction de l'accessibilité et des besoins des handicapés.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je voudrais également poser une question au sujet du pouvoir qui sera accordé à l'Office d'adopter des règlements sur les tarifs, les taux, les prix, les frais et autres conditions de transport applicables au transport des handicapés et aux services connexes. Pourquoi a-t-on besoin d'une autorisation spéciale dans le cas des handicapés?

M. Thacker: Cet article est destiné à tenir compte du cas où un handicapé doit être accompagné pendant un voyage en avion. Avec cet article, l'Office aura le pouvoir d'imposer un tarif spécial pour l'accompagnateur, qu'il s'agisse d'un demi-tarif, d'un plein tarif ou d'un tarif gratuit.

M. Gaum: C'est cela. C'est probablement le principal problème qui avait été pris en considération par la Commission canadienne des transports. Dans leurs représentations au sujet de ce projet de loi, les porte-parole des handicapés avaient spécialement insisté pour que ce genre de situation soit précisément traitée dans le projet de loi. Le problème qui se pose concerne le droit d'un handicapé à se déclarer autonome ou, au contraire, à exiger un accompagnateur pour pouvoir voyager. Grâce à ce nouveau projet de loi, l'Office aura le pouvoir d'établir dans quelles conditions les personmnes handicapées peuvent voyager avec ou sans accompagnateur, et à quel tarif.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le gouvernement a-t-il des projets quelconques en ce qui concerne ces tarifs spéciaux? Seront-ils supérieurs, égaux ou inférieurs aux tarifs normaux?

M. Thacker: Je ne crois pas que le gouverneur en conseil ou le ministre ait de projets particuliers à ce sujet, pour le moment. Peut-être le Comité y a-t-il réfléchi?

M. Gaum: Oui. Le débat résulte du fait que les transporteurs aériens, notamment, stipulent actuellement que l'accompagnateur d'une personne handicappée doit payer un demi-

[*Text*]

there is half a fare in respect of the attendant. The National Transportation Agency, and the CTC before it, were addressing the issue of whether or not that ought to be "one person, one fare," and that there not in fact be the 50 per cent fare. The other carriers use the "one person, one fare" concept. It is an issue that has been raging in this area for some time. That is the tariff that has been discussed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I wonder, Mr. Chairman, if we could have an explanation of 63.3(3), "remedies". I am particularly interested in the payment of compensation.

Mr. Thacker: Mr. Gaum, would you explain that?

Mr. Gaum: It is a difficult one.

Senator MacDonald (Halifax): On a supplementary, Mr. Chairman, to what Senator Stewart has just asked, the business of the "undue obstacle," which causes expenses for a disabled person would almost have to be proved by tort, would it not? You could not do it any other way. "Compensation" is not the term; it is "damages", really.

Mr. Gaum: that is why the words were added, "for any expense incurred by a disabled person." There was an attempt not to use legal terms such as "tort" and "damages" because of, I suppose, the difficulties in interpretation.

However, the basic point you are making is correct. I will give you an example which perhaps best explains it. If a person appeared at an airline and was told he could not travel without an attendant, and the person did not have an attendant with him and therefore was not able to take the flight; and if the person went to the National Transportation Agency and complained that an undue obstacle had been created, in the sense that the air carrier had insisted that he travel with an attendant, and if, upon examination, the agency determined that that was an undue obstacle, that that person was, in fact, self-reliant—and there was a very significant case that the CTC dealt with where that very question was at issue—and the NTA concluded, therefore, that there had been an undue obstacle; then they could order the payment of compensation. For example, in the case before the CTC the person was on a return portion of the flight and had to stay over and incur the cost of a hotel room, and that is an example of what the compensation would be.

I know there were arguments made that dignity, and such, could be compensated for, but it is not the intention of the legislation to get into that type of thing.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Let us say the person to whom reference has been made was going to attend an important business meeting and because of the undue obstacle to his travel of the kind you have mentioned was unable to be in attendance at that meeting, with the result that he had demonstrable business losses, would he be eligible, under this or any other clause, for compensation?

[*Traduction*]

tarif. L'Office national des transports, et la CCT, avant lui, se demandaient s'il est normal d'octroyer un demi-tarif à l'accompagnateur ou si celui-ci ne devrait pas payer le plein tarif. Dans les autres modes de transport, l'accompagnateur paie le tarif normal. C'est une question qui suscite des controverses depuis pas mal de temps.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'aimerais avoir quelques précisions au sujet des «mesures correctives» mentionnées à l'alinéa 63.3(3). Je voudrais surtout avoir des précisions sur le versement des indemnités.

M. Thacker: Pouvez-vous donner des explications, M. Gaum?

M. Gaum: Ce sera difficile.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je voudrais poser une question supplémentaire, si vous me le permettez, Monsieur le président. Le sénateur Stewart a parlé des obstacles indus qui amenent une personne handicapée à assumer des frais supplémentaires. Si je comprends bien, dans une telle situation, il faudrait prouver le tort du transporteur, n'est-à-ce pas? De ce fait, il ne faudrait pas parler dans le projet de loi d'«indemnité», mais plutôt de «dommages et intérêts».

M. Gaum: C'est précisément pour cela que nous avons ajouté «destinée à couvrir les frais supportés par les personnes atteintes de déficience». Nous voulions éviter d'employer des termes juridiques comme tort ou dommages et intérêts, car ils peuvent poser des problèmes d'interprétation.

Cependant, votre argument principal est tout à fait exact. Je vais tenter de vous donner un exemple. Supposons qu'un handicapé se présente dans le bureau d'un transporteur aérien et se fait dire qu'il ne peut pas voyager sans accompagnateur. Supposons ensuite qu'il n'ait pas d'accompagnateur et ne puisse donc pas effectuer son voyage. Il pourrait s'adresser à l'Office national des transports et se plaindre qu'un obstacle indu créé par le transporteur l'a empêché de voyager. Si l'Office parvenait à la conclusion qu'il s'agissait effectivement d'un obstacle indu, par exemple parce que l'usager était tout à fait autonome, il pourrait ordonner le paiement d'une indemnité. Par exemple, si l'usager rencontrait cet obstacle à l'étape de retour d'un voyage en avion, il pourrait être obligé d'attendre un autre vol et d'assumer des frais d'hôtel, ce qui est d'ailleurs la situation dans laquelle s'était trouvée une handicapée et qui l'avait amenée à adresser une plainte à la CCT. Voilà donc un exemple de situation pouvant entraîner les versement d'une indemnité.

Je sais que certains avaient également envisagé de tenir compte de facteurs tel que la dignité individualle, mais ce projet de loi ne veut absolument pas s'engager sur ce terrain.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Supposons que l'usager dont vous venez de parler devait participer à une réunion d'affaires très importante et qu'il en a été empêché à cause de l'obstacle indu que vous avez évoqué. Supposons également qu'il ait dû assumer des pertes importantes au niveau de ses affaires parce qu'il n'a pas pu participer à cette réunion. Pourra-t-il se faire indemniser?

[*Text*]

Mr. Gaum: I think you are asking me to venture a legal interpretation. As, I suppose with any legislative draft, time and interpretation by the agency will tell. My own view is that if it came within the words "expenses incurred," he would.

The example you give sounds more in the nature of a damage and not an expense incurred. You are talking about general damages, and this is more in the nature of a general expense incurred. For example, if a person who is a wheelchair user gets on a flight and the wheelchair does not, then the cost of renting a wheelchair would be compensated for. If a wheelchair were damaged, as from time to time happens, that would be compensated for.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am not asking for an interpretation; I am asking for a statement of the government's intention.

Mr. Gaum: The intention is for an expense incurred and not anything that would come under general damages.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Then you do not think it would be appropriate for a person, who because of an undue obstacle incurred considerable financial loss, to be able to apply and obtain compensation from the public carrier?

Mr. Gaum: Again, it would depend on the type of business loss. If it were the kind of loss where a person said: "I specifically incurred this expense", then I would say yes. If the person was saying, "As a result of this, I damaged my reputation", that would not be covered by the draft.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What I have in mind is the situation where the person can demonstrate that if he had been present at a certain place and at a certain time he or his company could have entered into a profitable contract, but he was not there, he missed out because of an undue obstacle on a public carrier.

Mr. Gaum: I think you are probably getting close to the line. I would say that anything I could venture would be pure guesswork. If it could be concluded that it was an expense incurred, then I would say yes, but my own view is that that person would not be eligible for compensation.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am asking you what is the intention of the government with regard to compensation in that situation; I am not asking for your interpretation. What is the government's intention with regard to the words the government is putting before Parliament in this instance?

Mr. Thacker: Senator Stewart, it is not the policy intention of the government to make carriers responsible for general liability, other than for the limited expense incurred if an undue obstacle is placed in the way, any more than if you or I missed a flight because an engine did not start and we lost a million dollars worth of business. It is not the intention to create general tort liability.

[*Traduction*]

M. Gaum: Je crois que vous me demandez là une interprétation juridique du projet de loi et je préférerais laisser cette responsabilité à l'Office. Mon point de vue purement personnel est que si cela faisait partie des «frais supportés», il le serait.

Dans votre exemple, j'ai le sentiment qu'on parle plus de dommages et intérêts que de frais réellement assumés. À mon sens, le projet de loi est plus destiné à indemniser une personne handicappée qui n'est pas autorisée à emmener une chaise roulante dans l'avion, par exemple, ou dont la chaise roulante est endommagée, ce qui peut arriver.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne vous demande pas d'interpréter le projet de loi, je vous demande de me dire quelle est l'intention du gouvernement.

M. Gaum: L'intention est de rembourser les frais réellement assumés, pas de verser des dommages et intérêts.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Donc, si une personne handicapée a assumé une perte financière considérable à cause d'un obstacle indu, vous ne croyez pas qu'elle devrait être autorisée à réclamer une indemnité du transporteur concerné, au titre de ce projet de loi?

M. Gaum: Tout dépend de la nature de la perte. S'il s'agit d'une perte provenant de frais réellement assumés, oui. Par contre, s'il s'agit de pertes résultant, par exemple, d'atteinte à la réputation personnelle, de dirais non.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je songe au cas d'une personne qui pourrait prouver qu'elle aurait pu négocier un contrat très rentable si elle s'était trouvée à un certain lieu à un certain moment, mais qu'elle n'a pas pu s'y trouver à cause d'un obstacle indu en matière de transport public.

M. Gaum: Vous vous rapprochez de plus en plus d'un cas qui pourrait être problématique. Je ne pourrais vraiment vous donner qu'un avis purement personnel. Si on pouvait conclure que cette perte correspond à des frais assumés, la personne pourrait probablement réclamer une indemnité. Cependant, mon avis personnel est que, dans un tel cas, la perte ne pourrait pas être assimilée à des frais.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je voudrais savoir quelle est l'intention du gouvernement en ce qui concerne le versement d'indemnités dans une telle situation, je ne vous demande pas du tout votre interprétation personnelle.

M. Thacker: Sénateur Stewart, le gouvernement n'a pas l'intention d'imposer aux transporteurs des responsabilités générales autres que celles correspondant aux dépenses limitées que peuvent être obligées d'assumer des personnes handicapées à cause d'obstacles indus. Si vous ou moi étions dans l'impossibilité d'effectuer un voyage parce qu'un avion n'a pas pu décoller et que cela nous a fait perdre un contrat d'un million de dollars, le transporteur n'en serait pas du tout responsable. Le projet de loi n'est donc pas destiné à imposer des responsabilités de cette nature aux transporteurs.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): I do not think section 63.2 would be there if there was not some policy. It ends with the words "to avoid jurisdictional conflicts." I do not know what the Canadian Human Rights Commission would have to do with that unless there was an effort to possibly solve some of the difficulties that Senator Stewart has referred to. It does not sound as though the Canadian Human Rights Commission would have anything to do with it unless you wanted to avoid jurisdictional conflicts or settle the matter in some other way than a court action.

I have a couple of questions regarding modes of transport. Are there any that we cannot think of that are involved here? We think in terms of rail and air travel. Should we think in terms of rickshaws or horses in front of a Montreal hotel?

Mr. Gaum: The issue of extra-provincial bus operation, other than road cruiser, is not covered by this because that responsibility has been delegated to the provinces, and there is a report to be prepared for consideration on how regulations that are developed for road cruiser might have application, through cooperation with the provinces, to those extra-provincial and intra-provincial bus operations. Other than that, I do not know of any that come under federal jurisdiction that are not captured.

Mr. Thacker: Senator MacDonald, if you were to set up a rickshaw service between Ottawa and Hull—because that would cross a provincial boundary—that might come under federal regulation; other than that, it would be intra-provincial regulation.

The Acting Chairman: Are there any further questions?

In that event, that completes the committee's consideration of Bill C-131, to amend the National Transportation Act, 1987.

Is it agreed that I report the bill without amendment?

Senator MacDonald (Halifax): I so move, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: It is moved by Senator MacDonald (Halifax) that Bill C-131, to amend the National Transportation Act, 1987, be reported without amendment. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

Honourable senators, we will now consider Bill C-105. Appearing before the committee from the Brotherhood of Locomotive Engineers is Mr. George Hainsworth, Vice-Chairman, National Legislative Board.

Do you have a statement to make, Mr. Hainsworth?

Mr. George Hainsworth, Vice-Chairman, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers: Yes, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: You may proceed.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): L'article 63.2 n'aurait pas été ajouté au projet de loi s'il ne correspondait pas à une certaine politique du gouvernement. Son objectif semble être «d'éviter les conflits de compétence». Je ne vois pas en quoi cela touche la Commission canadienne des droits de la personne, à moins qu'on ne lui donne la responsabilité spécifique d'essayer de résoudre certaines des difficultés évoquées par le sénateur Stewart. Peut-être s'agit-il simplement d'éviter des conflits de compétence qui pourraient aboutir devant les tribunaux?

Je voudrais poser quelques questions sur les modes de transport. Ont-il tous été pris en considération dans ce projet de loi? Nous parlons de transport ferroviaire et aérien, mais le projet de loi pourrait-il également s'appliquer à un service de transport en pousse-pousse ou en carriole à cheval offert devant un hôtel de Montréal?

M. Gaum: Ce projet de loi ne touche pas les services d'autobus interprovinciaux, sauf le service Roadcruiser de Terre-Neuve, car ces services sont régis par les provinces. Un rapport est en cours d'élaboration sur la manière dont les règlements élaborés pour le service Roadcruiser pourrait s'appliquer aux services inter et intraprovinciaux, grâce à la collaboration des provinces. À part cela, je ne connais aucun autre service relevant des compétences fédérales qui ne soit pas touché par ce projet de loi.

M. Thacker: Si vous voulez parler d'un service de pousse-pousse entre Ottawa et Hull, par exemple, il relèverait des compétences fédérales puisqu'il s'agirait d'un service interprovincial.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions?

Cela met un terme à notre étude du projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports.

Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport de ce projet de loi sans modification?

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'en propose la motion, monsieur le président.

Le président suppléant: Le sénateur MacDonald (Halifax) propose que le projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi national de 1987 sur les transports, soit adopté sans modification. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Adopté.

Nous allons maintenant examiner le projet de loi C-105. Notre premier témoin est M. Georges Mainworth, vice-président, Comité législatif national, Fraternité des cheminots.

Voulez-vous faire une déclaration liminaire, M. Hainsworth?

M. George Hainsworth, vice-président, Comité législatif national, Fraternité des cheminots: Oui, monsieur le président.

Le président suppléant: Vous avez la parole.

[*Text*]

Mr. Hainsworth: Mr. Chairman, members of the committee, the Brotherhood of Locomotive Engineers is an international organization representing locomotive engineers, firemen and hostlers, as well as hostler helpers. By far the largest majority are our locomotive engineers, with other crafts representing a small percentage of our total membership of about 5,000 in Canada.

Our locomotive engineers operate the engines used in all classes of service—passenger, freight, assigned switcher service, work train service, snow plow service and yard switching service.

At this point I would like to say that we can live with Bill C-105 as passed by the House of Commons, subject to the usual caveats and reservations about how it will be interpreted and where the emphasis will be. We are concerned with clause 18(1)(*v*), dealing with the establishment of support programs. We would like to see the wording reflect that these programs should require a consultative process to be set up between management and labour. It would be in keeping with the spirit of the bill, which recognizes consultation on matters of safety, operating rules, et cetera. We consider this portion very important, and our organization wishes to be fully involved in the Employee Assistance Programs.

Section 35 on Medical Information gives us some problems, and we support the Medical Association's position. We do not feel there are enough checks and balances in the bill at present to protect an individual's medical privacy.

My last point is on Part V, dealing with the Railway Safety Consultative Committee. Clause 44, paragraph (1)(*i*) says that three members are to represent organized railway labour. All three members should come from the Canadian Railway Labour Association. In the rare instance that a union not in the ambit of the CRLA needs some matter brought before the Railway Consultative Committee, the CRLA would be pleased to bring that matter before the committe with its usual vigour and expertise.

With the aforementioned reservations, we wish to thank you for your attention, and I am ready for your questions.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Hainsworth has told us that his organization, the Brotherhood of Locomotive Engineers, supports the views of the Canadian Medical Association with regard to the disclosure by doctors of medical information, and he referred to clause 35 of the bill. I wonder if Mr. Hainsworth would explain in more detail why the brotherhood agrees with the Canadian Medical Association?

Mr. Hainsworth: We feel that the additional checks and balances that they ask for are what we are looking for. We understand the thrust of this and the reasons for doctors to report any medical deficiency to the chief medical officer of the railway for which he works; but, at the same time, we are cognizant of the individual's privacy in those matters and the doctor-patient confidentiality that is normally practised.

[*Traduction*]

M. Hainsworth: M. le président, la Fraternité des cheminots est une organisation internationale représentant les chefs de trains, les pompiers et les mécaniciens. La grande majorité de nos membres sont les chefs de trains, les autres professions ne constituant qu'un petit pourcentage de nos 5 000 membres au Canada.

Nos chefs de trains sont responsables de tous les services motorisés utilisés par les chemins de fer, c'est-à-dire des trains de passagers et de marchandises, des services d'aiguillage, des trains de travaux, des services de chasse-neige et pour des services de décrochement en gare.

Dans l'ensemble, nous pouvons accepter le projet de loi C-105 sous sa forme actuelle, sous réserve des mises en garde habituelles sur la manière dont il sera interprété. Nous sommes préoccupés par l'alinéa 18(1)*v*), portant sur l'établissement de programmes de soutien. Nous voudrions que le texte de cet article précise que les syndicats seront consultés pour l'élaboration de ces programmes, ce qui serait conforme à l'esprit général du projet de loi, lequel prévoit des consultations sur les questions de sécurité, de règlements d'exploitation, etc. Ce principe nous paraît très important et notre organisation souhaite participer pleinement à tout ce qui touche les programmes d'aide aux employés.

L'article 35, concernant les informations médicales, nous pose quelques problèmes. Nous appuyons la position de l'Association médicale canadienne car nous estimons que le projet de loi ne contient pas suffisamment de garanties pour protéger les informations médicales privées des particuliers.

Notre dernier commentaire concerne l'article 44(1)*i*), partie V, portant création du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, dont trois membres devront représenter les syndicats des chemins de fer. À notre avis, ces trois membres devraient être choisis au sein de l'Association des syndicats de cheminots du Canada. Au cas exceptionnel où un syndicat ne faisant pas partie de l'Association devrait soumettre un problème au Comité consultatif, l'Association serait très heureuse de porter elle-même le problème devant le Comité, avec son talent et sa vigueur habituels.

Cela dit, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous nous dites, M. Hainsworth, que la Fraternité des cheminots partage l'avis de l'Association médicale canadienne en ce qui concerne la divulgation d'informations médicales par les médecins, dans le cadre de l'article 35 du projet de loi. Pourriez-vous préciser votre pensée?

M. Hainsworth: Nous réclamons les mêmes garanties et précautions que celles recommandées par l'Association médicale canadienne. Nous comprenons pourquoi les docteurs devraient communiquer au médecin en chef d'une société de chemin de fer toute déficience médicale des employés mais, en même temps, nous sommes très attachés au respect de la vie privée et du secret qui doit normalement entourer les relations patient-médecin.

[*Text*]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Are there any government regulations that require railway companies to ensure that their employees—particularly those performing work where a failure might be a danger to the general public or to their fellow workers—have regular medical examinations?

Mr. Hainsworth: At the present time, the people in our craft and other operating crafts have to have a medical every two years; if a medical condition warrants, the company medical officers can order more frequent examinations than that. Sometimes they do. It is not a common occurrence, but it does happen.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Is that a company requirement or is that a government requirement?

Mr. Hainsworth: At the present time, if my memory serves me correctly, it is a combination of both. There are certain medical requirements under the old act that are required by the former RTC, and companies sometimes add to those. For instance, it is not completely even-handed how both major railways handle it, although they are both within the RTC restrictions or regulations.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I have not seen the transcript of our second last meeting, Mr. Chairman, but, if I recall correctly, representatives of Canadian Pacific said that below a certain age—I believe it is 40—there is no requirement for a medical examination. I must review that evidence; it may well be that there is a government examination requirement and that this representative was speaking specifically of a company requirement. That seems to be at variance with what we are now being told.

Mr. Hainsworth: Perhaps I could respond to that question, Senator. Everybody in the operating phase must undergo a medical examination every two years, but I know that on the CN—and I am not sure about the CP—after age 40, every employee has to have an EKG along with his medical examination. Under age 40, unless something shows up during his medical examination, the company does not require an employee to have an EKG.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You are talking now about CN, not CP?

Mr. Hainsworth: I am talking now about CN, with which I am most familiar.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It was really the fact that CP's requirements seem to be different from those of CN that led me to ask you that question. If there is a variation in this area, that would indicate that there is no general government requirement in this regard.

Mr. Hainsworth: There are certain broad guidelines; it is actually the General Order 09 that covers part of the former RTC requirements.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I have real difficulty with clause 35 of this bill, because if it is so important that these medical conditions be reported, then it would seem to me that there should be a general requirement for an exami-

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Existe-t-il actuellement des règlements obligeant les sociétés de chemin de fer à soumettre leurs employés à des examens médicaux réguliers, surtout ceux qui travaillent dans un secteur où une défaillance pourrait mettre le public ou leurs collègues en danger?

M. Hainsworth: Actuellement, les membres de notre profession doivent passer un examen médical tous les deux ans. D'autre part, si des raisons médicales le justifient, les médecins de la société peuvent leur imposer des examens plus fréquents. Ce n'est pas très courant mais cela arrive.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): S'agit-il d'une exigence de la société ou du gouvernement?

M. Hainsworth: Si je me souviens bien, c'est une double exigence. Certaines exigences médicales figurent dans l'ancienne Loi, et il arrive que les sociétés y ajoutent les leurs. Les deux grandes sociétés de chemins de fer n'agissent pas toujours de manière complétement identique à cet égard, mais elles respectent les règlements de l'ancien CTCF.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je n'ai pas vu le compte rendu de l'avant-dernière séance, M. le président, mais, si je me souviens bien, les représentants du CP avaient dit que les examens médicaux ne sont pas imposés aux employés ayant moins d'un certain âge, 40 ans si je ne me trompe. Il se peut toutefois que de tels examens soient imposés par le gouvernement et que la réponse du témoin de CP ne porte que sur les exigences propres de la société. Cela ne semble toutefois pas correspondre à ce que nous dit le témoin d'aujourd'hui.

M. Hainsworth: Dans les services d'exploitation, tout le monde doit subir un examen médical tous les deux ans, et je sais que le CN impose en plus un électrocardiogramme à tous les employés de plus de 40 ans. Je ne sais pas si le CP fait de même. Pour les employés de moins 40 ans, le CN n'exige pas d'électrocardiogramme, à moins que l'examen médical n'en révèle la nécessité.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous parlez maintenant du CN, pas du CP?

M. Hainsworth: Oui, je parle du CN, que je connais mieux.

Le sénateur Stewart (Antgonish-Guysborough): Si je vous ai posé cette question, c'est parce que j'avais l'impression que les exigences du CP ne semblent pas être les mêmes que celles du CN. S'il y a une différence, on peut en conclure qu'il n'y a pas d'exigence uniforme du gouvernement.

M. Hainsworth: Il existe toutefois des directives générales, qui figurent dans l'Ordonnance général 09, laquelle correspond en partie aux exigences de l'ancien CTCF.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): L'article 35 du projet de loi me paraît très contestable car, s'il est tellement important de signaler ces problèmes médicaux, il me semble qu'il devrait y avoir une obligation générale de subir

[*Text*]

nation. The situation dealt with under clause 35 is that of a worker who goes to his physician for some trivial complaint, perhaps, and the physician happens to discover a much more serious condition, which he is then obliged to report. That is what I would call fortuitous discovery. If it is so important that the doctor report that condition, then there should be a general requirement to make sure that these conditions are detected in a regular manner rather than through accident or fortune.

Senator MacDonald (Halifax): I think the observations made by the committee in the other place show the direction to be taken in the future in this regard. I have here a letter sent to the Hon. Benoît Bouchard, Minister of Transport, on June 15, 1988 from the president of the Canadian Medical Association, which says:

> . . . we pointed out that the proposed legislation failed to place the onus of assuring the fitness of workers to perform their jobs where it should properly be placed—on the railway company's occupational health department rather than on the worker's attending physician.

The CMA seems to be more conscious of the contravention of the patient-doctor relationship. They are saying, in effect, "don't look at us—we are not going to rat on our patients. The onus should be placed upon the people running the railways."

Of course, the railways want mandatory testing for drug and alcohol under prescribed guidelines. Mr. Hainsworth, if you were given your "druthers", would you rather have a doctor ratting on a patient or would you rather see mandatory testing of workers under certain conditions?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Perhaps he wants both.

Mr. Hainsworth: With respect to alcohol and drug testing, we are not in favour of mandatory testing, per se. Under certain conditions we recognize the necessity of such testing, but we are not in favour of random mandatory testing.

Senator MacDonald (Halifax): A year ago April, or thereabouts, the then Minister, Mr. Crosbie, set up a special committee to look into drug and alcohol abuse in the railway industry. Among those who gave evidence before that task force were representatives of the railways, the unions, the CTC, the federal departments of Transport and Health, Labour Canada, Human Rights organizations and observers. Two questions that were asked of these people people dealt with the sensitive issue of mandatory testing of workers. One question put to the workers was whether they agreed that testing for railway workers should be mandatory. Responses ranged from "strongly disagree" to "strongly agree". I have before me a table that demonstrates that respondents were almost equally split on the issue, with 45 per cent agreeing and 42.9 per cent disagreeing. In addition to the above question, respondents were given a qualifying statement. If it was discovered that alcohol and drug abuse was a problem for the railways, they were asked whether they thought drug testing should be mandatory. If it was proven to be a problem, 76.9

[*Traduction*]

des examens. La situation envisagée par l'article 35 est celle d'un travailleur qui va voir son médecin pour un problème peut-être trivial, ce qui permet au médecin de découvrir un autre problème beaucoup plus grave, qu'il est alors obligé de signaler. Je pense pouvoir dire que c'est une information obtenue de manière tout à fait fortuite. Cependant, s'il est tellement important que le médecin signale ce genre de problème, on devrait s'assurer que celui-ci pourra être repéré de manière systématqique plutôt que fortuite.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je crois que les remarques faites par le Comité de la Chambre des communes à ce sujet montrent dans quelle voie nous devrions nous engager. J'ai ici une lettre adressée par le président de l'Association médicale canadienne à l'honorable Benoît Bouchard, ministre des Transports, le 15 juin 1988, disant que:

> . . . nous avons signalé que le projet de loi fait erreur en attribuant au médecin traitant plutôt qu'aux services de la société de chemins de fer responsables de la santé professionnelle la responsabilité de garantir la santé des travailleurs.

L'AMC semble être plus consciente des risques de violation du secret des relations patient-médecin. Elle semble en effet dire au Ministre: «Ne comptez pas sur nous pour aller dénoncer nos patients. Ce sont les sociétés de chemins de fer qui devraient assumer la responsabilité de ces contrôles».

Évidemment, les sociétés de chemins de fer réclament de leur côté des tests obligatoires sur les drogues et l'alcool, selon des modalités bien établies. Si vous aviez le choix, M. Hainsworth, préféreriez-vous que les médecins dénoncent leurs patients ou que ceux-ci soient assujettis à des tests obligatoires, sous certaines conditions?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il préfère peut-être les deux.

M. Hainsworth: En ce qui concerne l'alcool et la drogue, nous ne sommes pas en faveur de tests obligatoires. Certes, nous reconnaissons que de tels tests pourraient être nécessaires, sous certaines conditions, mais nous n'approuvons pas l'idée de tests obligatoires réalisés au hasard.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En avril dernier, le ministre des Transports, M. Crosbie, avait mis sur pied un comité spécial chargé d'étudier les problèmes d'abus d'alcool et de drogues dans l'industrie des chemins de fer. Parmi les groupes ayant témoigné devant ce comité spécial, il y eut les sociétés de chemins de fer, les syndicats, la CCT, les ministères fédéraux des Transports, de la Santé et du Travail, diverses associations de protection des droits de la personne, et des observateurs. Or, un sondage avait été réalisé auprès des travailleurs au sujet du délicat problème des tests obligatoires. La première question était destinée à savoir si les répondants acceptaient le principe des tests obligatoires, et ils pouvaient fournir des réponses graduées, entre «pas d'accord du tout» et «tout à fait d'accord». J'ai sous les yeux un tableau montrant que les répondants étaient partagés presque à égalité à ce sujet: 45 p. 100 pour et 42,9 p. 100 contre. Ensuite, on leur posait la même question mais avec la précision suivante: si on constate que l'abus d'alcool et de drogue constitue un problème pour les sociétés de chemins de fer, êtes-vous d'accord pour des tests

[*Text*]

per cent agreed that testing should be mandatory. I take it your position is that, if alcohol or drug use has not been proven, then the testing is not an issue.

Mr. Hainsworth: We do not consider it to be an issue to that extent. We basically agreed with the minister's statement on the subject. This was not random testing, however, Senator, it was testing for cause in the case of an accident, for example. The minister, to the best of my recollection, did not recommend random mandatory testing, which is what we are against.

Senator MacDonald (Halifax): Is testing for reasonable cause the same as random testing?

Mr. Hainsworth: Testing for reasonable cause we do not consider to be the same as random testing, no.

Senator MacDonald (Halifax): I know that the railways did not request random testing; they would like pre-employment testing, testing following an accident and so on.

Mr. Hainsworth: We agree with pre-employment testing and testing following an accident. We fully understand the reasons for those tests. We are the last people in the world to want, coming down the track towards us, a locomotive engineer who is under the influence of drugs or alcohol. That is one of the reasons we are in favour of the employee assistance program, which alleviates and eliminates that problem. Perhaps we are getting into semantics here, Senator.

Senator MacDonald (Halifax): I think Senator Stewart is a little puzzled on this point, however.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, Mr. Chairman, I was not talking about this point at all. I was talking about the medical examination, not about testing for drugs or alcohol. I think the latter is a separate subject that deserves distinct treatment. I was concerned with the patient's medical condition, with no relation to drugs or alcohol except in a very incidental way. It seems to me that on the one hand inadequate onus is placed upon the carrier to assure that the people it puts in charge of its equipment are in good medical condition. This bill proposes, however, that if an employee goes to a physician or an optometrist and that physician or optometrist discovers a condition that might be dangerous, he is supposed to report it. There seems to me to be a sort of incongruity there that is hard to defend on any ground. I am not talking about drugs or alcohol at all at this point. I believe Senator MacDonald sees my point.

Senator MacDonald (Halifax): Yes, I do, Senator.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Hainsworth, do you think that the onus of assuring, insofar as it is reasonably possible so to do, that the employee is fit to operate the equipment in terms of his general health should be placed on the employer and the employee as distinct from the physician or optometrist?

[*Traduction*]

obligatoires? Dans ce cas, le pourcentage des répondants d'accord passait à 76,9 p. 100. Si je vous comprends bien, vous dites qu'il ne devrait pas y avoir de tests obligatoires si on n'a pas la preuve qu'il existe un problème d'abus d'alcool et de drogues?

M. Hainsworth: Nous ne pensons pas que ce soit un problème très répandu et nous sommes fondamentalement d'accord avec le Minsitre à ce sujet. Si je me souviens bien, d'ailleurs, celui-ci n'avait pas recommandé de tests obligatoires et aléatoires, contre lesquels nous nous opposons également, mais plutôt des tests dans des cas particuliers, par exemple d'accidents.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Est-ce qu'un test réalisé pour un motif raisonnable n'est pas la même chose qu'un test aléatoire?

M. Hainsworth: Pas pour nous.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je sais que les sociétés de chemins de fer ne réclament pas de tests aléatoires. Elles voudraient simplement des tests avant le recrutement, en cas d'accidents, etc.

M. Hainsworth: Nous sommes d'accord avec les tests avant le recrutement et après un accident. Nous en comprenons parfaitement la justification. Croyez-moi, nous ne tenons absolument pas à voir arriver devant nous, sur les rails de chemin de fer, une locomotive conduite par quelqu'un sous l'emprise de drogues ou d'alcool. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes en faveur du programme d'aide aux employés, qui est destiné à lutter contre ce genre de problème. C'est peut-être simplement un problème de sémantique.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je crois que le sénateur Stewart est encore perplexe.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non, monsieur le président, ce n'est pas du tout cette question qui me préoccupait. Je parlais pour ma part des examens médicaux, pas des tests de dépistage de la drogue ou de l'alcool, qui constituent un sujet différent exigeant des mesures différentes. En ce qui concerne les examens médicaux normaux, j'ai le sentiment qu'on n'attribue pas assez de responsabilité aux transporteurs pour ce qui est de veiller à ce que les employés soient aptes à faire leur travail. Le projet de loi envisage en effet d'obliger le médecin ou l'optométriste à signaler à l'employeur tout problème constaté chez un employé. Cela me paraît assez difficile à défendre. Je ne parle pas du tout ici de drogue ou d'alcool. Vous voyez ce que je veux dire, sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Très bien.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): M. Hainsworth, dans la mesure où il serait possible de garantir que l'employé est médicalement apte à utiliser l'équipement du transporteur, ne pensez-vous pas que c'est l'employeur et l'employé lui-même qui devraient avoir la responsabilité de s'en assurer, et non pas le médecin ou l'optométriste?

[*Text*]

Mr. Hainsworth: Yes, I could agree with that.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, that is all I wanted to ask on that point. I do have a few questions on the drug and alcohol aspect, but I think Senator MacDonald wants to pursue that further.

Senator Davey: Mr. Hainsworth, I would be interested to know why you are opposed to random mandatory testing.

Mr. Hainsworth: We consider it a human rights problem.

Senator Davey: Is that the sole reason?

Mr. Hainsworth: That is basically the sole reason. Where random mandatory testing has been done in the United States—and we have members in the United States—we feel that it leads to employee harassment rather than any real discovery of drug or alcohol abuse. We feel it gives unnecessary leverage to junior company officers who are doing this random testing. We feel that the EAP program could do considerable to eliminate the actual drug and alcohol abuse problem. In most terminals where it would be possible to report an employee and not have him fired, the employees themselves know who is abusing drugs and alcohol, if such is the case, and generally the company officers are also aware.

We feel that random mandatory testing is really a form of harassment rather than a check and balance of a drug and alcohol problem.

Senator Davey: Yet, you say that employees know who the other employees are?

Mr. Hainsworth: Yes.

Senator Davey: What is done about that?

Mr. Hainsworth: I have to say, of course, that what is done is not always the right thing, as we all know. We asked the senior officer of a company in the United States to come to Canada to testify before the House of Commons committee. He illustrated how well the EAP program had worked to eliminate drugs and alcohol on his particular railroad, which has approximately 45,000 employees. The name of the railway is CSX. His testimony before the House of Commons committee, in my view, that helped to institute that section in the act, because he knew what he was talking about. He administered the program, and he was able to show the results. We think the drug and alcohol problem should be attacked through the EAP program, and not be done as a form of harassment with mandatory testing.

Senator Davey: I agree with you, but I must say that I am becoming increasingly concerned.

Mr. Hainsworth: As a matter of fact, I met this gentleman, whose name is Mr. Wick—he is vice-president of CSX—approximately one month ago in the United States. He offered to come to Canada to show the two major Canadian railways how the EAP program works on his railroad and give them any help he could to institute the program. He made the offer quite freely during a discussion we had on the subject.

[*Traduction*]

M. Hainsworth: Je suis d'accord.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je n'ai pas d'autre question sur ce sujet, M. le président. Je voudrais par contre en poser quelques-unes sur les problèmes de drogue et d'alcool, mais je le ferai lorsque le sénateur MacDonald aura terminé.

Le sénateur Davey: M. Hainsworth, j'aimerais savoir pourquoi vous vous opposez à des tests obligatoires et aléatoires.

M. Hainsworth: Parce que c'est une infraction aux droits de la personne.

Le sénateur Davey: C'est votre seule raison?

M. Hainsworth: Oui, c'est notre seule raison. Comme nous avons des membres aux États-Unis, nous savons que les tests obligatoires et aléatories qui y ont été appliqués risquent de provoquer des actes de harcèlement plutôt que de révéler des abus réels de drogue ou d'alcool. Nous pensons que ce genre de test donne inutilement un pouvoir excessif aux cadres intermédiaires. À notre avis, le PAE pourrait être extrêmement utile pour lutter contre ce genre de problème. Vous savez, si des employés font abus de drogue ou d'alcool, leurs collègues le savent généralement très bien, tout comme les cadres de la société.

Nous estimons que les tests obligatoires et aléatoires constituent plus une forme de harcèlement qu'un mécanisme réel de lutte contre l'abus d'alcool et de drogue.

Le sénateur Davey: Vous dites que les employés connaissent généralement ceux qui abusent de telles substances?

M. Hainsworth: Oui.

Le sénateur Davey: Et que font-ils?

M. Hainsworth: Je sais qu'ils ne font pas toujours ce qu'ils devraient, comme dans d'autres domaines. Nous avons demandé à un cadre supérieur d'une société américaine de venir au Canada pour témoigner devant le Comité de la Chambre des communes. Il a expliqué comment le programme d'aide aux employés de la société de chemins de fer CSX a permis d'éliminer l'abus de drogue et d'alcol parmi les 45 000 employés de sa société. À mon avis, son témoignage devant le Comité de la Chambre des communes a contribué à l'intégration de cette disposition dans le projet de loi, car il savait très bien de quoi il parlait. Il avait été responsable du programme et il en connaissait bien les résultats. Nous sommes convaincus que l'abus de drogue et d'alcool est un problème qu'il faut résoudre par le truchement du PAE, non par des tests obligatoires qui constituent une forme de harcèlement.

Le sénateur Davey: Je suis d'accord avec vous, mais je dois dire que je suis de plus en plus inquiet.

M. Hainsworth: En fait, j'ai rencontré ce témoin, M. Wick, vice-président de CSX, il y a environ un mois aux États-Unis. Alors que nous discutions, il m'a proposé, tout à fait spontanément, de venir au Canada montrer aux deux sociétés canadiennes de chemins de fer comment elles pourraient mettre sur pied un programme d'aide aux employés.

[*Text*]

Senator Davey: Would the program be mandatory?

Mr. Hainsworth: On his railroad the program is mandatory. They have quite a few guidelines.

Senator MacDonald (Halifax): How does it work, Mr. Hainsworth?

Mr. Hainsworth: It is working very well. I cannot remember the statistics offhand, but it is working very well. If I remember correctly, the program has an 80 per cent success rate. The officers from our union on that railroad swear by it. They also, surprisingly, swear by Bill Wick, who is a company officer. That is sometimes unusual, but they get along very well with him, and they are very proud of their program and how well it is working.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): When you say an 80 per cent success rate, what are you talking about? Success in achieving what?

Mr. Hainsworth: The employees can enter into the program in several ways.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You used the initials EAP. What program are you talking about?

Mr. Hainsworth: Employee Assistance Program.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Who is this program for?

Mr. Hainsworth: This program is for employees who have a drug or alcohol-related problem. Under the CSX program they can have family problems of various sorts that they would also be assisted with.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So the fact that they have a problem has first to be discovered. Then you are telling us that you are satisfied to have 20 per cent of those who enter into the program continue in operation with the railway company; is that what you are saying?

Mr. Hainsworth: Do not get me wrong. If they are in the 20 per cent that fail, they are gone.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): How is success or failure tested?

Mr. Hainsworth: For the first while participants have to report to officers in the program on a regular basis. I cannot remember the exact length of time. They are monitored, and if there is any failure on their part and they do not get immediately back into the program they are not tolerated.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The program runs for a certain length of time. Are the participants allowed to operate locomotives during the period when it is not known if the program will work or not work in their case?

Mr. Hainsworth: After going through a program of rehabilitiation, they have to be, for lack of a better word, certified that they are okay to operate a locomotive.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Before they are certified and while they are in the program are they allowed to go out on the roads?

[*Traduction*]

Le sénateur Davey: La participation au programme serait-elle obligatoire?

M. Hainsworth: Chez CSX, elle l'est. Toutes sortes de modalités ont été établies.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quels sont les résultats, M. Hainsworth?

M. Hainsworth: Ils sont excellents. Je ne me souviens plus des statistiques exactes mais je crois que le taux de succès est de l'ordre de 80 p. 100. Les membres de notre syndicat qui travaillent chez CSX en sont extrêmement satisfaits. Je dois d'ailleurs également vous dire qu'ils ne jurent que par Bill Wick, qui est un cadre supérieur de la société, ce qui est relativement inusité. Ils s'entendent très bien avec lui et ils sont très fiers du programme.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Quand vous dites que le taux de succès est de 80 p. 100, qu'est-ce que cela veut dire?

M. Hainsworth: Les employés peuvent participer au programme de plusieurs manières.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous avez utilisé le sigle PAE. Qu'est-ce que cela signifie?

M. Hainsworth: Programme d'aide aux employés.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): À qui ce programme est-il destiné?

M. Hainsworth: Aux employés qui ont un problème d'alcool ou de drogue. Chez CSX, le programme peut également aider les employés qui ont des problèmes familiaux de nature variable.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais cela suppose qu'on sache qu'ils ont un problème. D'autre part, vous semblez nous dire que vous êtes satisfait de constater que 20 p. 100 des personnes ayant bénéficié du programme puissent continuer de travailler pour la société de chemins de fer, malgré leur échec?

M. Hainsworth: Détrompez-vous: les 20 p. 100 de participants qui échouent sont renvoyés.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Comment calcule-t-on les taux de succès ou d'échec?

M. Hainsworth: Au début, les participants au programme doivent rester régulièrement en contact avec les responsables. Je ne sais plus pendant combien de temps vaut cette exigence. Quoi qu'il en soit, durant cette période, on surveille leur évolution et, s'ils rechutent, ils ne peuvent pas réintégrer immédiatement le programme.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pendant la période de participation au programme, les employés sont-ils autorisés à conduire des locomotives?

M. Hainsworth: Quand leur participation au programme s'achève, ils doivent en quelque sorte obtenir un certificat garantissant qu'ils peuvent conduire une locomotive.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais avant d'obtenir ce certificat, c'est-à-dire pendant qu'ils participent au programme, sont-ils autorisés à conserver leurs fonctions?

[*Text*]

Mr. Hainsworth: No.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What is the rate of recidivism? Once they get a certificate, do any of them go back to their old ways?

Mr. Hainsworth: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What is the rate?

Mr. Hainsworth: I believe it is approximately 20 per cent, and that part is not tolerated.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am talking about the case where the program has succeeded and the person is in the 80 per cent bracket. Do any of those who have been certified fall back into their old ways?

Mr. Hainsworth: Yes. If I remember the figure correctly, approximately 20 per cent.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So it is 20 per cent in both cases. The program does not work in 20 per cent and, of the 80 per cent, 20 per cent fall back into their old ways?

Mr. Hainsworth: It is 20 per cent of the total entering the program who are put in the program through various ways. Either they report themselves, fellow employees report them, or company officers report them.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): When you talk about random mandatory testing, the kind of testing to which your Brotherhood objects, I take it that you are not objecting to the kind of testing that is commonly known as the use of a breathalyzer on the highway? Let us say that I am driving along a highway, and I happen to be very weary and nodding in my car. I weave a little bit, a police officer sees me and hauls me over. I take a breathalyzer, and—lo and behold.'—I am stone sober. You are not objecting to that kind of testing, are you?

Mr. Hainsworth: No. The term for that is "just cause".

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What is your reaction to the provision in clause 18, which states:

> The Governor in Council may make regulations—

And then we go down to subparagraph (iv) on page 15 of the bill which states:

> the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons,—

That is general language. Are you objecting to the generality of that language?

Mr. Hainsworth: No.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But suppose the regulations are made so as to require random mandatory testing?

Mr. Hainsworth: Then we would be objecting to it.

Senator MacDonald (Halifax): I have a supplementary question.

[*Traduction*]

M. Hainsworth: Non.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Quel est le taux de récidive? Y a-t-il des cas de rechute?

M. Hainsworth: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Quel en est le taux?

M. Hainsworth: Je crois que c'est environ 20 p. 100, et ceux-là ne sont pas tolérés.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): En ce qui concerne les 80 p. 100 de ceux qui réussissent, y a-t-il des cas de rechute?

M. Hainsworth: Oui. Si je me souviens bien, c'est environ 20 p. 100.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est donc 20 p. 100 dans les deux cas. Pour 20 p. 100 des participants, le programme n'a aucun effet et, sur les 80 p. 100 qui réussissent, 20 p. 100 retrouvent plus tard leurs anciennes habitudes?

M. Hainsworth: Il s'agit de 20 p. 100 du nombre total de participants au programme, qu'ils aient pris la décision eux-mêmes ou qu'ils aient été signalés par des collègues ou des supérieurs.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Si la Fraternité des cheminots s'oppose aux tests obligatoires et aléatoires, s'oppose-t-elle également aux autres types de tests, par exemple à l'alcootest? Il peut arriver qu'un agent de police fasse subir un alcootest à un conducteur tout à fait sobre, parce qu'il a constaté qu'il ne conduisait pas tout à fait droit, mais c'est peut-être simplement parce que le conducteur était fatigué. Vous ne vous opposez pas à ce genre de test, n'est-ce pas?

M. Hainsworth: Non, car le test est alors appliqué pour une raison valable.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Que pensez-vous de l'article 18, qui stipule que:

> Le gouverneur en conseil peut, par règlement . . .

Puis, à l'alinéa *c*):

> régir la consommation d'alcool et de drogues par eux . . .

Croyez-vous que cet article soit de portée trop générale?

M. Hainsworth: Non.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais on pourrait fort bien se fonder sur cet article pour imposer, par règlement, des tests aléatoires?

M. Hainsworth: Dans ce cas, nous nous y opposerions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je voudrais poser une question supplémentaire.

[*Text*]

In the survey I referred to earlier by the task force on the control of drug and alcohol abuse in the railway industries, which is a Canadian report, you will remember, the second last paragraph states:

> In terms of the effectiveness of the EAP, it is surprising to note the number of people who are not aware of its existence or who do not believe that it is accessible to others. Furthermore, it appears that there is a lack of confidence in the effectiveness of the program among a number of employees.

That is a strong indictment of the program.

Mr. Hainsworth: From what are you quoting, may I ask?

Senator MacDonald (Halifax): I am quoting from the report commissioned by Mr. Crosbie when he was the minister a year ago April. It is the final report, October 1987, and is entitled: "Survey of Persons Employed in Positions Critical to Railway Safety." It is a Canadian report.

Mr. Hainsworth: In Canada, so far the EAP programs have not been entirely as we would wish—and I am only speaking generally. Some of the programs have worked well. I have personally observed in various areas that if, for instance, the vice-president of a region of a particular railway was behind the program, offered his considerable support and saw that the actual people administering the program were fully trained in it, and things like that, the program worked well.

In one particular area—and I will not give names, because I will not have the railways phoning me and saying that I missed out a comma or something—when the vice-president left, his successor had a different view of EAP programs, and the EAP program there ceased to be the great success it had been under the previous vice-president. So we are happy that it is enshrined in this legislation because the unions will be fully consulted. We hope that there will be sufficient thrust by senior officers of both railways so that the EAP program will do what it can do, and what we have seen it do, not only in the United States and in the CSX case I mentioned, but also on both railways in Canada.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, following the testimony of Ms. Wilcott of Canadian Labour Congress may we have your permission to call two other witnesses from the department to explain to us the genesis of this whole thing, how it came about and where they are now—particularly in light of the report of the other place, which deals with this whole matter of the EAP and its effectiveness? I think we will get a clearer idea of exactly where the government is going with respect to both the drug matter andSenator Stewart's original question with regard to safety.

I think Mr. Thacker can indicate the witnesses who would be willing to appear from his department; they know the background of it.

The Acting Chairman: Mr. Hainsworth, St. Thomas, Ontario is where the Chesapeake and Ohio, the former New York Central, the Wabash Railway and Norfolk and Western-

[*Traduction*]

Dans le rapport du Comité spécial sur l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie des chemins de fer, rapport canadien que j'ai évoqué tout à l'heure, je lis ceci:

> En ce qui concerne l'efficacité du PAE, il est étonnant de constater que beaucoup de personnes n'en connaissent pas l'existence ou croient qu'elles ne peuvent pas y avoir accès. On a de plus le sentiment que beaucoup d'employés ne sont pas du tout convaincus de son efficacité.

C'est là une critique assez sévère du programme, n'est-ce pas?

M. Hainsworth: D'où vient cette citation?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Du rapport commandé par M. Crosbie en avril dernier. C'est le rapport final publié en octobre 1987 sur une enquête réalisée auprès des personnes occupant des postes critiques pour la sécurité ferroviaire.

M. Hainsworth: Je dois dire qu'au Canada les programmes d'aide aux employés n'ont généralement pas encore été mis en œuvre comme nous le voudrions. Ce que j'ai pu constater c'est que, par exemple, si le vice-président régional d'une société de chemins de fer appuie résolument le programme et veille à ce que ses responsables reçoivent une formation adéquate, les résultats sont généralement très satisfaisants.

Je connais une région, que je ne mentionnerai pas ici parce que je ne veux pas avoir les dirigeants des sociétés de chemins de fer sur le dos, où le programme local a perdu beaucoup de son efficacité quand le vice-président a été remplacé par quelqu'un qui avait une opinion différente des programmes d'aide aux employés. Nous sommes heureux de voir que ces programmes sont maintenant mentionnés dans le projet de loi, car les syndicats pourront ainsi être complètement consultés. Nous espérons que les cadres supérieurs des deux sociétés de chemins de fer seront assez sérieux pour permettre aux programmes d'aide aux employés de produire des résultats aussi bénéfiques que ceux que nous avons déjà pu constater, non seulement aux États-Unis dans le cas de CSX, mais également au Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Lorsque nous aurons entendu Mme Wilcott, du Congrès du travail du Canada, vous serait-il possible, monsieur le président, de convoquer deux autres témoins du ministère, qui pourront nous expliquer en détail la nature et l'efficacité des programmes d'aide aux employés, considérant les commentaires faits à ce sujet dans le rapport du Comité de la Chambre? Je pense que cela nous donnerait une bien meilleure idée des intentions précises du gouvernement à l'égard non seulement des questions de drogues, mais également des problèmes généraux de sécurité.

M. Thacker pourra nous dire quels sont les deux témoins de son ministère qui seraient prêts à témoigner à ce sujet.

Le président suppléant: Si je ne me trompe, M. Hainsworth, St. Thomas, en Ontario, est le point de convergence de l'ancienne Chesapeake and Ohio, de l'ancienne New York

[*Text*]

run. They are and are called CSX now. Do they not have an EAP program that is working quite well?

Mr. Hainsworth: That is my understanding, yes.

The Acting Chairman: Did the local chairman of the brotherhood not appear before the House of Commons committee about a month ago? I believe he did.

Mr. Hainsworth: He could have.

The Acting Chairman: He appeared along with Mr. Wick.

Mr. Hainsworth: No; appearing with Mr. Wick before the house committee was the general manager or vice-president—I cannot remember which—of that portion. I think it was that day.

The Acting Chairman: How many accidents have CN and CP had where the use of drugs or alcohol abuse was the cause of the accident?

Mr. Hainsworth: I do not have those statistics.

The Acting Chairman: It is not too many?

Mr. Hainsworth: Not too many, no. There is the famous Hinton case, but that had other ramifications.

The Acting Chairman: The judge's report stated that no alcohol or drugs were involved in that accident; it was more or less a lack of rest in violation of the rules.

Mr. Hainsworth: Yes.

The Acting Chairman: Under subparagraph 18(1)(*c*)(ii) it states:

> hours of work and rest periods to be observed by those persons,—

What happens if you are on spare board service and are on call 24 hours a day or are on full service and are on call 24 hours a day? I notice in today's *Toronto Star* the heading "Job Opportunity Train Service Employee" by the Canadian National Railway. It states:

> "Join the CN Team"

Working conditions:

> Outdoor work in all weather. On call 24 hours a day, and available on two hours notice. Possible assignment to a location other than where hired. You may be away from home for variable periods of time.

We have been doing that for 50 years. What happens to subparagraph (ii) "hours of work and rest periods to be observed by those persons," when the Governor in Council may make regulations. We now have cases in the McMillan yard where the conductor steps off a caboose at the administration building and the head-in is delayed two or three hours before he can get back to the administration building, where he can take his rest. If the rules and regulations stipulate eight hours, then it is

[*Traduction*]

Central, de la Wabash Railway et de la Norfolk and Western. Toutes ces sociétés de chemins de fer ont été fusionnées dans ce qui s'appelle maintenant CSX, qui a un PAE très efficace, n'est-ce-pas?

M. Hainsworth: Oui.

Le président suppléant: Si je me souviens bien, le président local de votre Fraternité a comparu devant le Comité de la Chambre des communes, il y a environ un mois, n'est-ce pas?

M. Hainsworth: Peut-être bien.

Le président suppléant: Il a témoigné avec M. Wick.

M. Hainsworth: Non, je crois que c'était le directeur général ou le vice-président qui avait témoigné avec M. Wick devant le Comité de la Chambre des communes.

Le président suppléant: Combien y a-t-il eu d'accidents du CN et du CP causés par l'abus de drogue ou d'alcool?

M. Hainsworth: Je ne sais pas.

Le président suppléant: Le chiffre ne doit pas être très élevé?

M. Hainsworth: Non, je ne crois pas. Il y a évidemment le célèbre accident de Hinton, mais, dans ce cas, il y a également eu d'autres facteurs.

Le président suppléant: Dans son rapport, le juge a déclaré que cet accident n'avait pas été provoqué par des problèmes d'alcool ou de drogue, mais plutôt par le manque de repos du chef de train, contrairement au règlement.

M. Hainsworth: Oui.

Le président suppléant: L'alinéa 18(1)*c*) du projet de loi prévoit également que le gouverneur en conseil pourrait, par règlement, régir:

> L'alternance de leurs périodes de travail et de repos . . .

Que se passe-t-il si l'employé est en disponibilité 24 heures par jour? J'ai vu l'autre jour une offre d'emploi du CN dans le Toronto Star, intitulée «Offre d'emploi dans les chemins de fer». Voici ce qu'elle disait:

> «Faites partie de l'équipe du CN»

Au chapitre des conditions de travail:

> Travail en plein air par tous les temps. En disponibilité 24 heures par jour, avec possibilité d'affectation à deux heures de préavis. Affectation éventuelle dans une région autre que celle du recrutement. Absences du foyer durant des périodes variables.

Cela fait 50 ans que nous fonctionnons comme cela. Que se passera-t-il quand le gouverneur en conseil aura fixé de nouvelles règles concernant l'alternance des périodes de travail et de repos? On a aujourd'hui le cas, dans la gare McMillan, du chef de train qui descend du wagon de queue à l'immeuble de l'administration alors que l'équipe de tête ne peut y arriver que deux ou trois heures plus tard pour entamer sa période de repos. Si le règlement prévoit huit heures de repos, il se peut

[*Text*]

possible that the head-in crew would only have five hours of rest. In your opinion, is that enough rest?

Mr. Hainsworth: Presently, Mr. Chairman, there is an interim regulation on mandatory rest and, if anyone has been on duty for more than eight hours, he must have a minimum of six hours of rest. Also, the contracts come into play and therefore, if a member of a crew feels that he has not had sufficient rest, he can book rest so that he does have sufficient rest before going back to work.

The Acting Chairman: Mr. Hainsworth, I believe you were around during the war and after the war, when the railroads were busy and we were going day and night; if you booked rest, it did not mean a thing. They would call you up and threaten to fire you or pull you out of service if you did not appear. What happens under this new bill, C-105, if the railroads become busy and they need men and they need trains?

Mr. Hainsworth: You can still book the rest and they still have to respect it. By the way, Mr. Chairman, I have to disagree. I was around as a boy during the war—

The Acting Chairman: Then I am a little older than you are.

Mr. Hainsworth: —but I was not on the railway. I lived in a railway town. I do know that during the war a lot of things such as that did happen. However, it has not happened in my 40 years of experience on the railway. If you book rest, you are entitled to a minimum. In other words, if you book 12 hours of rest, you are entitled to the 12 hours of rest. However, if it goes over that, then they can call you in. In other words, under most contracts, if you have booked, say, 18 or 20 hours, then they can call you after 12 hours.

However, I have not heard of anyone having the experience where the railways have forced anyone to go to work after they have booked rest. The entitlement is that, when an employee is away from home, generally he is allowed eight hours and you can have eight hours of rest if you so require it. At home, the entitlement is actually 16 hours of rest. If you book more than that, they can call you, but even beyond the 16 hours, they generally do not call.

The Acting Chairman: During the war and after the war those rules did not apply.

Senator Davey: Mr. Chairman, the witness is talking about the modern era.

The Acting Chairman: After 42.5 years of service with CNR, it is my impression that they can do anything they want.

Mr. Hainsworth, clause 18 of the bill reads as follows:

> (1) The Governor in Council may make regulations . . .
>
> (*c*) respecting . . .
>
> (iv) the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs . . .

Can you tell me what would happen in the following case? A man is on the square board; he is on pool service. He and his wife go out for dinner; he has a couple of glasses of wine or a glass of beer. He then goes to work at midnight. The Governor

[*Traduction*]

fort bien que l'équipe de tête n'ait alors que cinq heures de repos effectif. Est-ce suffisant?

M. Hainsworth: Il existe actuellement un règlement provisoire sur les périodes de repos obligatoires stipulant que quiconque a été en service pendant plus de huit heures doit avoir au moins six heures de repos. D'autre part, les employés sont protégés par les conventions collectives, qui leur permettent de prendre du repos s'ils estiment qu'ils n'en ont pas eu assez avant de retourner au travail.

Le président suppléant: M. Hainsworth, vous vous souvenez probablement de l'époque, juste après la guerre, où nous devions travailler jour et nuit dans les gares et où il nous était impossible de prendre du repos. Si on en réclamait, on risquait d'être renvoyé ou d'être muté. Que se passera-t-il, avec le projet de loi C-105, si une situation semblable réapparaît un jour?

M. Hainsworth: Quand un employé s'inscrit pour une période de repos, l'employeur doit l'accorder. Je dois d'ailleurs dire que je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, M. le président. Pendant la guerre, quand j'étais enfant, . . .

Le président suppléant: Je suis probablement un peu plus âgé que vous, alors.

M. Hainsworth: . . . je ne travaillais pas pour les chemins de fer mais je vivais dans un centre ferroviaire important. Je sais que ce que vous venez d'expliquer se produisait mais, croyez-moi, depuis 40 ans, cela n'existe plus. Si un employé réserve une période de repos, il y a un minimum que l'employeur doit lui accorder. Autrement dit, s'il réclame 12 heures de repos, il y a droit. S'il en veut plus, l'employeur peut lui refuser les heures supplémentaires. Dans la plupart des conventions collectives, le minimum est de 12 heures.

Je n'ai jamais entendu parler de quelqu'un qui ait été obligé d'aller au travail alors qu'il avait réservé une période de repos. Normalement, quand l'employé est loin de chez lui, il a droit à huit heures de repos après huit heures de travail, s'il le demande. Chez lui, il a droit à 16 heures de repos. S'il en veut plus, on peut les lui refuser mais je dois dire que c'est également rare.

Le président suppléant: Nous n'avions pas les mêmes règles, pendant et après la guerre.

Le sénateur Davey: Le monde évolue, monsieur le président.

Le président suppléant: Après 42,5 années au CN, j'avais l'impression que l'employeur pouvait faire tout ce qu'il voulait.

M. Hainsworth, l'article 18 du projet de loi prévoit également que:

> (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement:
>
> *c*) . . . régir . . .
>
> la consommation d'alcool et de drogues . . .

Prenez le cas d'un cheminot devant travailler de nuit qui consomme un verre de vin ou de bière pendant le dîner, avant de se présenter au travail, à minuit. La société de chemins de fer pourrait fort bien l'empêcher de prendre son poste, si le gou-

[*Text*]

in Council may make regulations that will cover his situation. In other words, if the company wanted to press the issue, they could pull him out of service for the use of alcohol; is that right?

Mr. Hainsworth: That is correct, yes. The present rule, I believe, is 24 hours. As a matter of fact, if I may continue further on this subject, the House of Commons committee was somewhat surprised that we were on call 24 hours a day with a two-hour call. They were quite surprised at that statistic.

The Acting Chairman: Can you tell me whether this 12 hours of rest that you can book includes the two-hour call.

Mr. Hainsworth: The two-hour call is after the 12 hours. In other words, it is 12 hours of rest plus two hours.

The Acting Chairman: You are telling us that there is no way that they can call you before you have had your 12 hours of rest under the rules and regulations as they now exist?

Mr. Hainsworth: Under the rules and regulations they can ask you, but you do not have to respond.

The Acting Chairman: That is my point: they can ask you.

Mr. Hainsworth: Yes, that is right, they can ask you.

The Acting Chairman: Therefore, it is possible that what is happening in the McMillan Yard right now could happen after Bill C-105 is passed. The situation there, as I understand it, is that, although the head-in crew might book 12 hours of rest, due to the fact that they do not get back to the administration building for three hours they do not, in fact, actually get 12 hours of rest.

Mr. Hainsworth: As far as I know, the NTA is looking at the mandatory rest order, and I believe they will be holding discussions with management and the unions on that matter with the idea of possibly changing the present interim order on mandatory rest.

The Acting Chairman: Mr. Hainsworth, once we pass Bill C-105, the Governor in Council, or the cabinet or the minister, can make regulations, and this is the point that bothers me; Are CN and CP consulting with your brotherhood now, before the bill is passed, as to what rules and regulations or special instructions will be put in the timecards that are effective for approximately six months?

Mr. Hainsworth: They do not now, no, Mr. Chairman. They have been consulting with us on licensing, which is a regulation, but it was part of that regulation that they consult with us on that.

Presently, however, on rules and things of that nature, the companies do not truly consult with us.

The Acting Chairman: What about any special rules and regulations that they come up with? If something happens, quite often they put out a bulletin or add it to the bulletin book as a new rule or regulation. Do they, in fact, consult with your brotherhood on those new regulations?

Mr. Hainsworth: No, they do not, and as far as I know they are not very keen on the consultative process.

[*Traduction*]

verneur en conseil avait adopté un règlement prévoyant un intervalle minimum, n'est-ce pas?

M. Hainsworth: C'est exact. Si je me souviens bien, la règle actuelle est de 24 heures. Je dois d'ailleurs préciser que les membres du Comité de la Chambre des communes ont été très surpris d'apprendre que nous pouvions être en disponibilité 24 heures par jour, avec un préavis de deux heures.

Le président suppléant: La période de 12 heures de repos que l'employé peut réclamer comprend-elle ce préavis de deux heures?

M. Hainsworth: Non, le préavis de deux heures intervient après les 12 heures.

Le président suppléant: Cela signifie-t-il qu'il est impossible à la société de chemins de fer de vous forcer à reprendre le travail avant l'expiration de vos 12 heures de repos?

M. Hainsworth: Le règlement actuel autorise la société à en faire la ddemande mais le cheminot n'est pas obligé de répondre.

Le président suppléant: Mais elle peut le demander!

M. Hainsworth: C'est exact, elle peut le demander.

Le président suppléant: Il est donc possible que subsiste après l'adoption de ce projet de loi la situation qui prévaut actuellement dans la gare de triage McMillan. Même si l'équipe de tête réserve 12 heures de repos, elle risque de ne pas avoir ses 12 heures si elle ne peut pas se rendre dans l'immeuble de l'administration avant deux ou trois heures.

M. Hainsworth: Je crois savoir que l'Office national des transports étudie cette question des périodes de repos obligatoires et en discutera bientôt avec les sociétés de chemins de fer et les syndicats.

Le président suppléant: À l'heure actuelle, c'est-à-dire avant l'adoption de ce projet de loi, le CN et le CP consultent-ils votre syndicat au sujet des règlements ou des instructions spéciales qu'ils peuvent mettre en vigueur pendant une période d'environ six mois?

M. Hainsworth: Non, monsieur le président. Par contre, ils nous consultent sur les licences, parce que le règlement pertinent l'exige.

En ce qui concerne les autres règles de travail, les sociétés ne nous consultent guère.

Le président suppléant: Qu'en est-il des règles spéciales temporaires qu'elles adoptent de temps à autre? Dans ce cas, êtes-vous consulté?

M. Hainsworth: Non, les sociétés de chemins de fer ne sont pas très fortes sur la consultation.

[*Text*]

The Acting Chairman: What will happen then to the consultative process that is mentioned in Bill C-105? What do you think will happen? Do you think the companies will consult, or will the situation be that you will do as you are told?

Mr. Hainsworth: As far as we are concerned, they will consult. We have already had a couple of battles where, under regulations previous to this bill, the companies were required to consult. One instance was the one I just mentioned on licensing. One railway really does not like the consultative process, and this is apparent from the way in which they conduct themselves. On occasion, the collective unions have had to remind them of the requirements of the regulation, for instance, that they must consult with us.

The Acting Chairman: I think I know the railway you are talking about, because I worked for that outfit for many years. If you talked to them about safety, they might do something about it approximately five or six years after you brought it to their attention.

Mr. Hainsworth, do you agree that engineers should be licensed, or do you think we should continue as we are, which means that an employee writes the rules, which means one week plus one week on the engine? Do you think that that should be enough?

Mr. Hainsworth: Our union has placed itself on record as being in favour of licensing. Through the process of regulation, we have been a contributor throughout and we firmly believe in licensing, not only in Canada but in the United States.

The Acting Chairman: If there is no further discussion, on behalf of the committee I should like to thank you for your time and your testimony here today.

I now call on the officials from the Canadian Labour Congress.

Ms. Linda Wilcott, Research and Program Developer, Educational Services, Canadian Labour Congress: Mr. Chairman, let me introduce my colleagues. They are Mr. Louie Erlichman from the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Mr. Gord Johnson from the Canadian Union of Public Employees and Mr. Emile Vallée from the Canadian Labour Congress.

We are here today to respond to Bill C-105 and to make known the position of the Canadian Labour Congress on the issue of drug testing in the workplace. The Canadian Labour Congress is Canada's major national union body, representing 80 affiliated national and international unions, with a total membership of about 2 million members. Our principal role is to represent the interests of our members—and workers in general—at the national level. On March 10, 1988 the Canadian Labour Congress presented a brief to the Standing Committee on Transport of the House of Commons. Since that time Bill C-105 has been passed in the House of Commons, but we are still concerned about how it deals with the issue of drug testing.

[*Traduction*]

Le président suppléant: D'après vous, comment réagiront-elles aux dispositions du projet de loi C-105 concernant la consultation? Croyez-vous qu'elles vous consulteront vraiment ou qu'elles continueront à imposer leurs ordres?

M. Hainsworth: Croyez-moi, elles devront nous consulter. Nous nous sommes déjà battus pour qu'elles nous consultent dans le cadre d'autres règlements, par exemple au sujet des licences, comme je viens de le dire. Il y a une société de chemins de fer qui n'aime vraiment pas la consultation, et les syndicats doivent de temps à autre la rappeler à l'ordre.

Le président suppléant: Je crois savoir laquelle c'est, j'ai travaillé pour elle pendant très longtemps. À mon époque, quand on parlait de problèmes de sécurité, il fallait le faire pendant cinq ou six ans pour qu'elle commence à réagir.

D'après vous, M. Hainsworth, les mécaniciens devraient-ils obtenir une licence ou devrait-on maintenir le système actuel, qui signifie que l'employé passe un examen écrit après une semaine de formation théorique, et obtient ensuite une semaine de formation pratique? Croyez-vous que cela suffit?

M. Hainsworth: Notre syndicat a déjà pris position en faveur d'un système de certificat. Nous avons contribué à l'adoption du système de certificat, et nous sommes fermement convaincus qu'il faut le maintenir, pas seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis.

Le président suppléant: S'il n'y a pas d'autres questions, je vous remercie très sincèrement d'avoir pris la peine de venir témoigner devant notre Comité.

Je vais maintenant convoquer les représentants du Congrès du travail au Canada.

Mme Linda Wilcott, agent de recherche et de programme, Services éducatifs, Congrès du travail du Canada: Je vais vous présenter les personnes qui m'accompagnent, M. le président. Ce sont M. Louie Erlichman, de l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aéro-astronautique, M. Gord Johnson, du Syndicat canadien des employés de la Fonction publique, et M. Emil Vallée, du Congrès du travail du Canada.

Nous nous présentons aujourd'hui devant votre Comité pour vous communiquer la position du Congrès du travail du Canada sur la question des tests de dépistage de la drogue sur les lieux de travail. Le Congrès du travail du Canada est la principale centrale syndicale du pays, représentant 80 syndicats nationaux et internationaux affiliés, ayant en tout environ 2 millions de membres. Sa première fonction consiste à défendre ses membres, et les travailleurs en général, au niveau national. Le 10 mars 1988, le Congrès du travail du Canada a présenté un mémoire au Comité permanent des transports de la Chambre des communes étudiant le projet de loi C-105. Depuis lors, ce projet de loi a été adopté par la Chambre mais nous sommes toujours très préoccupés par ses dispositions relatives aux tests de dépistage de la drogue.

[*Text*]

Bill C-105 is a permissive piece of legislation in that it allows current drug testing to continue and allows for testing in the future. As the act now stands, the issue of drug testing is not spelled out. Subparagraph 18(1)(*c*)(iv) only indicates control and prohibition in the workplace. What concerns us is that this leaves the door wide open to the making of a regulation by Governor in Council to introduce drug testing in the workplace. Company policy or rules may become law. This is a very unsatisfactory way to proceed to make laws. It certainly is not democratic.

According to a January 19, 1988 press release, the Honourable John Crosbie stated his intention to make drug testing for rail workers part of the proposed Railway Safety Act. The CLC is here today because this is the first piece of legislative action that provides for workplace drug testing, so we wish to make our position clear. Other railway unions will be addressing the broader issues covered in Bill C-105, and it is not our intention to deal with those today. Many of our affiliates are concerned that, if the door to drug testing is opened even a crack in one sector, it will be only a matter of time until drug testing is rationalized as appropriate and, is, therefore, extended to other sectors. It is for this reason that we have chosen to limit our remarks strictly to the drug testing issue.

It has only been within the past two or so years that drug testing has become a popular issue of controversy in Canada. In December 1986 the CLC released a position paper on mandatory drug testing. Our position remains clear: We are against employment-related alcohol and drug testing, for any reason whatsoever. The labour movement has traditionally dealt with the issue of alcohol and drug abuse or dependency through peer assistance, worker-help programs, education, prevention, rehabilitation, and by identifying contributing workplace and social factors that must be changed.

Alcoholism and drug addiction are illnesses. They are a health and social problem at all levels of society. There is a tendency to turn to testing as a "quick-fix" solution, but the labour movement believes that this approach has many more disadvantages than advantages. The CLC is strongly opposed to any form of workplace alcohol and drug testing—be it mandatory, pre-employment, just-cause, medical monitoring, medical-testing, or after an accident. A copy of the CLC position paper on mandatory drug testing was sent to you along with our written presentation.

There is great concern about the validity of drug tests. According to the data available, we do not believe that the tests can identify drug abusers or identify impairment. The U.S. Center for Disease Control revealed that error rates were as high as 63 per cent. Such inaccuracies may have serious negative consequences for workers with regard to job opportunity, job security and job advancement. The mishandling or mislabelling of urine samples by laboratory staff can also lead to erroneous test results. There is a racial bias in these drug tests. Black workers may have a high concentration of mela-

[*Traduction*]

Le projet de loi C-105 autorise les tests qui sont actuellement appliqués, et en autorisera d'autres à l'avenir, mais sans jamais parler précisément de tests de dépistage de la drogue. L'alinéa 18(1)*c*) parle uniquement de régir ou d'interdire la consommation d'alcool et de drogues sur les lieux de travail. Ce qui nous préoccupe, c'est que cela donne toute latitude au gouverneur en conseil pour imposer des tests de dépistage sur les lieux de travail. Autrement dit, les règlements appliqués par les entreprises risquent d'avoir force de loi. Selon nous, c'est une manière très bizarre de légiférer, qui n'a vraiment rien de démocratique.

Dans un communiqué de presse du 19 janvier 1988, l'honorable John Crosbie annonçait qu'il avait l'intention d'introduire dans la Loi sur la sécurité ferroviaire des dispositions concernant les tests de dépistage de la drogue. Comme le projet de loi C-105 est le premier texte législatif abordant ce problème, le CTC comparaît aujourd'hui précisément pour exposer sa position sur cette question. D'autres syndicats de cheminots aborderont les autres aspects du projet de loi mais, pour notre part, nous n'en traiterons pas aujourd'hui. Beaucoup de nos syndicats affiliés craignent que l'acceptation des tests de dépistage de la drogue sous quelque forme que ce soit, même dans un contexte très restreint, n'aboutisse à long terme à la généralisation de ces tests dans d'autres domaines. Voilà pourquoi nous avons décidé, aujourd'hui, de parler uniquement de cette question.

La question des tests de dépistage de la drogue ne suscite de controverses au Canada que depuis deux ou trois ans. En décembre 1986, le CTC a publié sa position sur les tests obligatoires, et elle n'a pas changé depuis: nous sommes contre les tests de dépistage d'alcool et de drogue reliés à l'emploi, quelle qu'en soit la raison. La réaction traditionnelle du mouvement syndical aux problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie consiste à agir par l'aide des collègues, les programmes d'aide aux travailleurs, l'éducation, la prévention, la désintoxication et la résolution des facteurs sociaux et professionnels susceptibles de contribuer au problème.

L'alcoolisme et la toxicomanie sont des maladies. Ce sont des problèmes sociaux et médicaux qui touchent toutes les couches de la société. Il est facile d'envisager les tests de dépistage comme la solution «miracle» mais le mouvement syndical estime qu'ils présentent plus d'inconvénients que d'avantages. Le CTC est fermement opposé à toute forme de tests de dépistage d'alcool et de drogue sur les lieux de travail, qu'il s'agisse de tests obligatoires, avant le recrutement, avec justification, sous contrôle médical, sous administration médicale ou après un accident. Un exemplaire du document du CTC sur cette question vous a été adressé avec notre mémoire.

Beaucoup doutent de la validité des tests de dépistage de la drogue. Selon les données disponibles, nous ne croyons pas qu'ils permettent d'identifier les toxicomanes ni les personnes ayant des facultés affaiblies. Selon le Centre américain de contrôle des maladies, les pourcentages d'erreur peuvent atteindre 63 p. 100. De tels risques d'erreur peuvent avoir des conséquences catastrophiques pour les travailleurs, en ce qui concerne les possibilités d'emploi, la sécurité d'emploi et les possibilités de promotion. Des erreurs de manipulation ou d'étiquetage des échantillons d'urine par le personnel de labo-

[*Text*]

nin, which is their skin pigment and which has an ion identical to THC—the active ingredient in marijuana or hashish—and could therefore produce a positive result. Drug tests, both the preliminary and more sophisticated followup ones, do not show whether or not the person is impaired, do not predict the worker's ability to perform the essential duties of the job, and do not indicate when the drug use occurred.

Not only are drug tests inaccurate, but the invasion of privacy, the humiliation and the loss of self-esteem is surely not justified. Chances are employers will not choose to followup the preliminary immuno assay tests which cost around $20 to $30 per urine sample, with the more sophisticated chromatographic test, which costs between $75 and $100 per sample, because of the expense. The result will be many "false positives" which may permanently and negatively affect peoples' lives.

Drug testing cannot differentiate between a legal and illegal drug. Many people take prescription drugs or over-the-counter drugs and continue to effectively carry out their workplace duties. Alcohol and prescription drugs are condoned, even promoted through advertising, and consequently society's problems are reflected in the workplace. Drug and alcohol testing will neither solve the problem of substance abuse nor help the people.

We in the labor movement find it ironic that those very employers who have said no to union health and safety demands during collective bargaining are now saying they are concerned with the safety of workers and of the public. Drug testing is a red herring and is designed explicity to draw attention away from other causes of health and safety hazards that cause accidents. It is an attempt to shift the burden of responsibility of safety problems onto employees and to hide employer failure to ensure safe and healthy workplaces. Employers are inflating the drug problem on the railways by using questionable surveys and announcing dubious survey results which suit their purposes. We do not think the survey used is credible, and the test results are questionable.

A 1987 Queen's University study entitled—"Policy Study: Drug impairment and Drug Testing in the Workplace" states:

> The literature on the extent of drug use in the workplace is extensive but most of it is anecdotal, descriptive or speculative . . . The extent of drug use and abuse in workplaces in Canada is therefore unknown.

[*Traduction*]

ratoire peuvent également produire des résultats erronés. Les tests de dépistage de la drogue révèlent un préjugé racial: les travailleurs noirs peuvent avoir un taux plus élevé de mélamine, qui est leur pigment cutané et qui comporte un ion identique au THC, l'ingrédient actif de la marijuana ou du haschisch, et les tests pourraient donc donner dans leur cas des résultats positifs. Les tests de dépistage de la drogue, aussi bien les tests préliminaires que les tests de suivi, plus complets, ne permettent pas de savoir si les facultés de l'individu sont affaiblies, de prévoir s'il est ou non capable d'exécuter ses tâches essentielles, ni de savoir s'il a utilisé de la drogue.

Non seulement les tests de dépistage de la drogue sont-ils inexacts, ils représentent aussi une violation de la vie privée, une humiliation de la personne et une perte de dignité qui sont manifestement injustifiées. On peut prévoir qu'après avoir fait passer des tests d'immunoessais préliminaires coûtant 20 à 30 dollars, les employeurs ne voudront pas faire subir aux intéressés les tests chromatographiques plus sophistiqués, qui peuvent coûter de 75 à 100 dollars par échantillon. Cela signifie que beaucoup de résultats «faux positifs» passeront inaperçus et risqueront d'avoir des effets catastrophiques sur les personnes concernées.

Les tests de dépistage ne peuvent pas faire la différence entre les drogues légales et illégales. Beaucoup de personnes consomment des médicaments, sur ordonnance ou en vente libre, sans que cela les empêche d'assumer leurs responsabilités professionnelles. L'alcool et les médicaments sur ordonnance sont acceptés, voire encouragés par la publicité, ce qui signifie que les problèmes de la société se retrouvent sur les lieux de travail. Les tests de dépistage ne permettront pas de résoudre le problème de l'abus de certaines substances, ni d'aider les personnes qui en souffrent.

Comble de l'ironie, ce sont précisément les employeurs qui ont toujours refusé les revendications syndicales en matière de santé et de sécurité au travail, durant les négociations collectives, qui prétendent aujourd'hui se soucier de la sécurité des travailleurs et du public. Les tests de dépistage ne sont en fait qu'un prétexte utilisé par les employeurs pour détourner l'attention des autres problèmes de santé et de sécurité au travail qui risquent de causer des accidents. Les employeurs veulent ainsi faire porter aux employés la responsabilité des problèmes de sécurité et tenter de dissimuler leur propre incurie dans ce domaine. Ils exagèrent l'importance du problème de la drogue dans les chemins de fer en utilisant des sondages contestables et en publiant des résultats douteux qui correspondent trop bien à leurs objectifs. Nous ne pensons pas que les enquêtes réalisées à ce sujet soient crédibles, et les résultats des tests sont contestables.

Selon une étude de l'Université Queen's réalisée en 1987, intitulée *Policy Study:* Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace:

> Les études publiées sur l'usage de drogues en milieu de travail sont nombreuses mais la plupart reposent uniquement sur des incidents épisodiques, des données descriptives ou hypothétiques . . . En conséquence, l'ampleur du problème de l'usage et de l'abus de drogue sur les lieux de travail au Canada est encore inconnue.

[*Text*]

There is no evidence to show that drug use is a safety issue. There are other things that pose more serious threats to health and safety in the workplace. Stress arising from the conditions and/or organization of work, family and marital problems and financial worries are often contributing factors. Drug testing does not deal with these underlying causes of drug or alcohol use, it only attempts to measure one symptom.

Drug testing will not guarantee a drug-free environment. It will not make the railways safe. Those with a drug or alcohol dependence will find ways to avoid detection. The real victims will be the majority of non-users whose privacy and human rights will be repeatedly subjected to violation.

The answer lies in educating employees on how to remove an impaired co-worker from the situation as quickly as possible and to followup through union counselling or a joint employee assistance program.

Pre-employment drug testing violates the basic human rights of all job applicants. An applicant could be refused employment as a result of a positive test result without the employer making a determination as to whether the person can, in fact, do the job. The employer could very well be violating the Canadian Human Rights Code which states that alcohol and drug addictions are a disability.

The CLC is also concerned that drug test results may be shared amongst employers resulting in a worker being blacklisted from the job market, even if the test may have been "false positive."

The abuses are limitless in scope and, since those who are refused employment may not know the true reasons why, they will certainly not be able to contest the decision of the employer not to hire.

Labour shares the physicians' concerns about clause 35 requiring railway workers' personal physicians to reveal details of medical examinations to company doctors or employers. It is the position of the Canadian Labour Congress that the worker's physician need only report whether the worker is fit or unfit for a specific job. The medical examination must be relative to a specific job.

The CLC also has difficulty understanding paragraph (1)(*b*). Sending a worker a copy of notice which was sent to the company doctor indicating a patient's condition does not, in our opinion, constitute a worker's consent to disclosure of that medical information. This is a coercive approach as the worker has no say in the matter whatsoever.

Further, subclause (5) does not guarantee confidentiality of the results of a worker's medical examination. By referring to subclause (3) as an exception to bring forward medical test results, Bill C-105 is readily accepting that the same medical information has been passed from the chief medical officer to the employer. Subclause (5) does, in fact, allow confidential

[*Traduction*]

Rien ne prouve que l'usage de la drogue soit relié aux questions de sécurité. Il existe bien d'autres facteurs beaucoup plus préjudiciables à la santé et à la sécurité professionnelles, par exemple le stress causé par les conditions et l'organisation du travail, par les problèmes familiaux et matrimoniaux, et par les problèmes financiers. Les tests de dépistage de la drogue ne contribuent aucunement à résoudre ces causes sous-jacentes de l'alcoolisme ou de la toxicomanie, ils ne font que révéler des symptômes.

Les tests de dépistage de la drogue ne garantissent aucunement l'instauration d'un milieu de travail sans drogue. Ils ne permettront pas de rendre les chemins de fer plus sécuritaires. Les employés alcooliques ou toxicomanes trouveront des méthodes pour éviter d'être repérés. Les vraies victimes seront la majorité des autres employés dont la vie privée et les droits individuels seront constamment violés.

La solution du problème consiste à éduquer les employés sur ce qu'il faut faire pour intervenir le plus rapidement possible quand un collègue a des facultés affaiblies et pour lui fournir des services syndicaux de consultation ou le faire participer à un programme d'aide aux employés.

Les tests de dépistage avant le recrutement constituent une violation des droits fondamentaux de la personne. Un candidat à un emploi pourrait être écarté à cause d'un résultat positif, sans que l'employeur ait à déterminer s'il serait ou non capable d'occuper le poste. L'employeur risquerait de contrevenir au Code canadien des droits de la personne, qui précise que l'alcoolisme et la toxicomanie sont des invalidités.

Le CTC craint également que les résultats des tests soient communiqués aux autres employeurs, ce qui signifie qu'un travailleur pourrait être placé sur une «liste noire» l'écartant du marché du travail, même si les résultats du test avaient été «faux positifs».

Les risques d'abus sont illimités et, puisque les employés auxquels un poste aurait été refusé risquent de ne jamais en connaître les vraies raisons, ils seront manifestement incapables de contester la décision de l'employeur.

Les syndicats partagent les inquiétudes des médecins au sujet de l'article 35, qui exige que les médecins traitants des employés de chemins de fer révèlent aux médecins de la société ou aux employeurs les résultats des examens médicaux. Le Congrès du travail du Canada estime que la seule responsabilité du médecin traitant doit être de dire si le travailleur est apte ou inapte à un emploi donné. L'examen médical doit être directement relié à un emploi particulier.

Le CTC exprime également des réserves au sujet de l'alinéa (1)*b*). Adresser aux travailleurs un exemplaire de l'avis envoyé au médecin de la société au sujet de l'état de santé du travailleur ne signifie aucunement que le patient a consenti à la divulgation des informations médicales. Cela représente une mesure coercitive privant l'employeur de son droit de contestation.

D'autre part, le paragraphe (5) ne protège pas la nature confidentielle des résultats de l'examen médical. En se fondant sur le paragraphe (3) pour prévoir une exception à la communication des résultats de l'examen médical, le projet de loi C-105 suppose que ces informations médicales ont déjà été communiquées au médecin de l'employeur. Le paragraphe (5) signifie

[*Text*]

medical information to be used in legal, disciplinary or other proceedings.

With respect to occupational medical monitoring, the CLC is not in favour of allowing workers to be the thermometers—the instruments of measure—of unhealthy workplaces. If the workplace is sick, clean it up.

The link between medical testing, such as physical check-ups, hearing tests, lung function tests and so on, and occupational medical monitoring has the potential for abuse. Workers may not know the real reasons for the tests, how the information may be used against them and with whom this information will be shared. The results could be job loss or loss of benefits. This must not be allowed to happen.

Alcohol and drug testing overrides workers' civil liberties by invading their privacy, subjecting them to humiliating and unreasonable search and seizure, presuming guilt over innocence, requiring them to give evidence against themselves and by discriminating against workers in particular sectors of the workforce. Drug testing is an outright violation of the person.

The CLC believes that drug testing is simply only one aspect of the overall attack on workers' rights to dignity and privacy which includes electronic surveillance, medical monitoring and lunchbox searches. Drug testing is no different in principle from the polygraph test.

Human rights legislation, both federal and provincial, puts some limitations on employers to test employees and job applicants, but it is inadequate.

Human rights codes are complaint-based and a slow, and sometimes inaccessible, process to resolution.

No employer has the right to determine what an employee does away from the workplace. Employers have sufficient rights in the workplace to be able to deal with any worker, based on job performance, who appears on the job impaired.

In agreement with the Canadian Bar Association of Canada—specifically, Ontario's "Report on Mandatory Drug Testing"—the CLC believes that any aspect of mandatory drug testing that is included in a legislative package, such as Bill C-105, would be in contravention of the Charter, specifically, sections 7, 8, 13 and 15, and could be successfully challenged.

We are pleased that amendments to Bill C-105 include provisions for worker-help programs. However, it has been demonstrated that the most effective employee-assistance programs are those which are jointly negotiated by the union and the employer. As subparagraph 18(1)(*c*)(v) now reads, the minister may call for an employee assistance program through

[*Traduction*]

en fait qu'on autorise l'utilisation d'informations médicales confidentielles dans des procédures légales, disciplinaires ou autres.

En ce qui concerne la surveillance médicale des lieux de travail, le CTC n'accepte pas que les travailleurs soient utilisés comme des thermomètres, c'est-à-dire des instruments de mesure, de lieux de travail malsains. Si les lieux de travail sont malsains, que l'employeur y remédie.

Le lien établi entre les examens médicaux, tels que les contrôles sanitaires ou les tests auditifs ou pulmonaires, et la surveillance médicale des lieux de travail ouvre la porte à certains abus. Les travailleurs risquent de ne pas savoir pourquoi les tests ont vraiment été effectués, comment les informations risquent d'être utilisées, à leur dépens, et à qui elles seront communiquées. Les résultats des examens risquent d'entraîner la perte de l'emploi ou la perte de certains avantages sociaux, ce qui est tout à fait inacceptable.

Les tests de dépistage de l'alcool et des drogues contreviennent aux droits des travailleurs à la liberté puisqu'ils constituent une violation de leur vie privée, les assujettissent à des fouilles humiliantes et déraisonnables, les supposent coupables et non innocents, les obligent à fournir des preuves pouvant les incriminer, et sont discriminatoires à l'égard de certaines catégories de travailleurs. Les tests de dépistage de la drogue constituent une violation flagrante des droits individuels.

Le CTC estime que les tests de dépistage de la drogue ne constituent qu'un aspect d'une attaque en règle contre le droit des travailleurs à la dignité et à la vie privée, attaque qui comprend la surveillance électronique, la surveillance médicale et la fouille des effets personnels. Le principe même des tests de dépistage de la drogue est le même que celui des détecteurs de mensonges.

La législation sur les droits de la personne, aux niveaux fédéral et provinciaux, impose certaines limites aux employeurs qui veulent faire passer des tests à leur employés et aux candidats à des emplois, mais elle est inadéquate.

Les codes des droits de la personne supposent qu'une plainte soit déposée et c'est un processus lent, et parfois inaccessible, pour parvenir à une solution.

Aucun employeur n'a le droit de s'intéresser à ce que fait un employé en dehors du lieu de travail. Les employeurs ont suffisamment de droits sur le lieu de travail pour pouvoir traiter, en fonction de sa performance au travail, avec tout employé dont les facultés semblent affaiblies.

D'accord avec le Barreau du Canada, et en particulier avec le Report on Mandatory Drug Testing publié en Ontario—le CTC est d'avis que tout ce qui concerne le dépistage obligatoire de drogue, dans le cadre d'un texte législatif, comme le projet de loi C-105, contreviendrait à la Charte, en particulier aux articles 7, 8, 13 et 15, et pourrait être contesté avec succès devant les tribunaux.

Nous sommes satisfaits de voir que les modifications au projet de loi C-105 prévoient des dispositoins pour les programmes d'aide aux travailleurs. La preuve a toutefois été faite que les programmes les plus efficaces d'aide aux employés sont ceux qui ont été négociés conjointement entre le syndicat et l'employeur. Avec l'énoncé actuel de l'alinéa 18(1)*v*), le minis-

[*Text*]

regulation. However, if the workers have not been a part of negotiating the program, they will show their lack of confidence by not participating in it.

The CLC has put much energy and resources into building up its peer-referral program, the union counselling program and the CLC joint employee assistance program guidelines. These worker-help programs are a positive and constructive approach to assisting our members and their families to improve their quality of life.

Worker-help programs and drug testing are incompatible and must not be used in conjunction with one another.

The CLC calls upon the Standing Senate Committee on Transport and Communications to recommend the following to the federal government:

(a) that Bill C-105 contain a prohibition on all forms of employment-related alcohol and drug testing;

(b) that clause 18(1)(*c*)(v) of Bill C-105 be amended to read: "the establishment of joint labour-management negotiated support programs for those persons;" and

(c) that the federal government commit financial support to expanding and improving community-based, non-profit resources that have effective programs in dealing with alcohol and drug abuse or dependency such as referral and treatment centres.

The Acting Chairman: Thank you very much. This is a very interesting brief.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): On page 5 of your text you say, "Drug testing is a red herring and is designed explicitly to draw attention away from other causes of health and safety hazards that cause accidents." You go on to say, "It is an attempt to shift the burden of responsibility of safety problems onto employees and to hide employer failure to ensure safe and healthy workplaces."

From the language used there, one must conclude that you have some specific situations or procedures in mind which ought to be corrected but which employers are attempting to conceal under a school of red herring. What specifically do you have in mind?

Ms. Wilcott: Specifically, I am talking about health and safety. We are talking about all the things that the unions have been trying to negotiate over the years and which are mentioned on page 8. Employers, very often, have been reluctant in this regard.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Such as what?

Ms. Wilcott: Protective clothing; the right to know about hazardous chemicals in the workplace; limits on working alone; health and safety representatives to conduct plan inspections

[*Traduction*]

tre peut exiger, par réglementation, un programme d'aide aux employés. Si les travailleurs n'ont toutefois pas participé à la négociation de ce programme, ils manifesteront leur manque de confiance en n'y participant pas.

Le CTC a consacré énormément d'énergie et de ressources à la préparation des directives pour ses programmes de traitement par les pairs, de conseil syndical et du programme conjoint du CTC d'aide aux employés. Ces programmes d'aide aux travailleurs traduisent une approche positive et constructive pour aider nos membres et leur famille à améliorer leur qualité de vie.

Les programmes d'aide aux travailleurs et le dépistage des drogues sont incompatibles et ne doivent pas être utilisés simultanément.

Le CTC demande au Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications de faire les recommandations suivantes au gouvernement fédéral:

a) que le projet de loi C-105 interdise toutes les formes de dépistage d'alcool et de drogue pour les employés;

b) que l'alinéa 18(1)*v*) du projet de loi C-105 soit modifié pour se lire comme suit: «l'instauration de programmes d'aide négociés conjointement entre le patronat et le syndicat pour ces personnes;» et

c) que le gouvernement fédéral engage des fonds pour accroître et améliorer les organisations sans but lucratif implantées dans la collectivité, lesquelles ont des programmes efficaces pour traiter l'abus d'alcool et de drogue ou la dépendance et qui disposent par exemple de centres de traitement ou de référence.

Le président suppléant: Merci beaucoup. C'était un mémoire fort intéressant.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): On lit à la page 5 de votre texte: «Le dépistage des drogues est une diversion conçue précisément pour attirer l'attention sur d'autres causes de risques pour la santé et la sécurité que celles qui causent des accidents.» Vous poursuivez en disant: «C'est une tentative pour faire porter le poids de la responsabilité des problèmes de sécurité sur les employés et pour cacher le manquement des employeurs à assurer la santé et la sécurité sur les lieux de travail.»

On peut conclure en lisant cela que vous avez à l'esprit des cas précis ou des procédures précises qui nécessitent des correctifs mais pour lesquels les employeurs essaient de faire diversion. A quoi pensez-vous précisément?

Mme Wilcott: De façon précise, je parle de la santé et de la sécurité. Nous faisons allusion à tout ce que les syndicats ont essayé de négocier au cours des années et qui est évoqué à la page 8. Les employeurs se sont souvent montrés réticents à ce chapitre.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Comme quoi?

Mme Wilcott: Des vêtements de protection; le droit d'être informé sur les produits chimiques dangereux utilisés au travail; les limites au travail seul; l'intervention de délégués syndi-

[*Text*]

and to investigate accidents and to educate our members on health and safety issues and, generally, health and safety committees; the labelling of hazardous chemicals and the right to refuse dangerous work.

Very often employers are reluctant. Now, in the name of safety, since they do not want to go along with the unions' request, they say they want to test.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): On page 7 you take up the whole question of medical testing. At the bottom of the page you say, "Labour shares the physicians' concerns about clause 35 requiring railway workers' personal physicians to reveal details of medical examinations to company doctors or employers." You then go on to say, "It is the position of the CLC that the worker's physician need only report whether the worker is fit or unfit for a specific job." I must say that I was very surprised to hear you say that. I should have thought, as I implied in questioning to an earlier witness, that the worker's private physician has no obligation to the employer, and that you would have asserted that it was up to the employer to provide for the kind of testing which was appropriate to discover whether or not the employee was fit or unfit for the specific job. Why are you joining in this attempt to shift the onus of obligation onto the private physicians and optometrists? I am quite surprised that you are doing that.

Ms. Wilcott: I am not sure I understand.

Mr. Émile Vallée, Executive Assistant to the President, Canadian Labour Congress: The point, essentially, is that, when someone is absent from work or indicates that he is unable to do the job, he should use his own physician to confirm that. We have had, in many cases, difficulties with company doctors taking a particular position. That is why we say that it is the employee's responsibility to present himself for work in a condition where he can do the job. If he says he cannot present himself for work to do the job, it is his responsibility to present evidence from the physician, although in some cases, it depends on the agreement and the rules. We would say that it is the employee's physician who should do that rather than the company doctor. However, again, it is whether he is fit to do a specific job, not something general about his health or anything else.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What you are really saying is that it is rather like the situation with the school child who has been away from school and he now presents his doctor's certificate to say that he was sick.

Mr. Vallée: It is quite common in our agreements, although I am not sure exactly what the railways do, that you do have to present a medical certificate if you are absent for more than three days, or in some cases for more than one day.

[*Traduction*]

caux en santé et sécurité pour inspecter les usines, enquêter dans les cas d'accidents, assurer la formation de nos membres sur les questions de santé et de sécurité et, de façon générale, les comités de santé et sécurité au travail; l'étiquetage des produits chimiques dangereux et le droit de refuser de faire un travail dangereux.

Les employeurs sont très souvent réticents. Maintenant, au nom de la sécurité, comme ils ne veulent pas accepter les demandes des syndicats, ils disent qu'ils veulent dépister.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): À la page 7, vous abordez toute la question des examens médicaux. Au bas de cette page, vous dites: «Les syndicats partagent les préoccupations des médecins envers la disposition 35 voulant que les médecins personnels des cheminots révèlent les détails des examens médicaux aux médecins des entreprises ou aux employeurs.» Vous continuez en disant que le CTC est d'avis que les médecins des travailleurs n'ont qu'à dire si le travailleur est en état ou non d'accomplir un travail précis. Je dois avouer que je suis fort surpris de vous entendre dire cela. J'aurais imaginé, comme une de mes questions à un témoin précédent le laissait entendre, que le médecin personnel du travailleur n'a aucune obligation envers l'employeur, que vous auriez affirmé qu'il incombe à l'employeur de s'organiser pour faire passer des tests qui conviennent pour déterminer si un employé est ou n'est pas en état d'accomplir un travail précis. Pourquoi participez-vous à cette tentative de déplacement du fardeau de l'obligation sur les médecins et les optométristes privés? Vous me surprenez beaucoup.

Mme Wilcott: Je ne suis pas sûre de vous comprendre.

M. Émile Vallée (adjoint administratif du président, Congrès du travail du Canada): Le point important ici est que, quand quelqu'un a été absent du travail ou a dit qu'il n'était pas capable de faire son travail, il doit avoir recours à son propre médecin pour le confirmer. Nous avons souvent éprouvé des difficultés avec des médecins d'entreprises qui adoptent une position particulière. C'est pourquoi nous disons qu'il incombe à l'employé de se présenter au travail en état pour faire ce travail. S'il affirme ne pas pouvoir le faire, il lui incombe de fournir un certificat médical, bien que dans certains cas cela dépende de la convention collective et des règles appliquées. Nous disons que c'est le médecin de l'employé qui devrait émettre le certificat plutôt que le médecin de l'entreprise. Et là encore il s'agit de savoir s'il est en état pour faire un travail précis et non pas de considérations générales sur sa santé ou quoi que ce soit d'autre.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites donc qu'il se trouve dans une situation comparable à celle de l'écolier qui a été absent et qui présente un certificat médical attestant qu'il était bien malade.

M. Vallée: Nos ententes prévoient assez souvent, bien que je ne sois pas certain de ce qui se passe pour les compagnies ferroviaires, que vous deviez présenter un certificat médical si vous avez été absent pendant plus de trois jours. Dans certains cas, vous devez le présenter si vous avez été absent plus d'un jour.

[*Text*]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is all that you wish to condone. That is what you mean when you say, "It is the position of the CLC that the worker's physician need only report whether the worker is fit or unfit for a specific job"?

Mr. Vallée: That is correct.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You are not proposing that a physician should pass on the suitability of the worker to perform a job which the employer has offered him or her?

Mr. Vallée: Essentially.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I see. Would you like to see clause 35 struck from the bill? That is the one entitled "Medical Information".

Ms. Wilcott: We have not asked for an amendment on it. I have not consulted with the Canadian Medical Association on this, other than expressing our concern about confidentiality and about the workers being able to choose their personal physicians.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So you are not really backing up the presentation of the Canadian Medical Association?

Ms. Wilcott: I do not know what their presentation to the Senate has been. However, I talked to them by phone and I do know that they were concerned.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): By saying that you do not know what their position is, you are saying that you are not backing it up. Thank you, Mr. Chairman.

Senator MacDonald (Halifax): The other day Senator Davey asked, I suppose half in jest, whether the players for the Toronto Blue Jays should have mandatory blood testing and the witness, as I recall, replied "Sometimes I think they should."

Not meaning to be facetious, do you see any circumstance where mandatory drug testing would be permissible and that it should override civil or private rights?

Mr. Vallée: The point is not so much that it is a question of civil or private rights, but that it does not work.

Senator MacDonald (Halifax): You have talked about the error rates, the biasness and the harassment—

Mr. Vallée: All that shows is that someone has come in contact with a drug. If the tests were 100 per cent correct and no one tampered with the results, all it would indicate is that there had been some contact in the recent past with a substance. That could mean that if a person walked into an elevator someone else had just smoked marijuana in that that person could test positive.

I parked my car at the Rideau Centre a few weeks ago and took my parents, my wife and children shopping. When we got back to the car there was a cloud of marijuana smoke surrounding it because some teenagers were smoking marijuana

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est tout ce que vous êtes prêt à reconnaître. C'est ce que vous vouliez dire en précisant que la position du CTC est que le médecin du travailleur ne doit faire rapport que pour dire si celui-ci est en état ou non de s'adonner à un travail précis?

M. Vallée: C'est exact.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous ne voulez pas dire qu'un médecin devrait donner son opinion quant à savoir si un travail convient bien à un travailleur, après qu'il lui ait été offert par l'employeur?

M. Vallée: C'est bien cela.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je vois. Aimeriez-vous voir la disposition 35 retirée du projet de loi? C'est celle intitulée: «Renseignements médicaux».

Mme Wilcott: Nous n'avons pas demandé qu'elle soit modifiée. Je n'ai pas consulté l'Association médicale canadienne à ce sujet, si ce n'est pour lui faire part de notre inquiétude au sujet de la confidentialité des renseignements et la possibilité pour les travailleurs de choisir leur médecin personnel.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous n'appuyez donc pas réellement la présentation de l'Association médicale canadienne?

Mme Wilcott: Je ne sais pas ce que ses représentants ont dit lors de leur présentation au Sénat. Je leur ai toutefois parlé au téléphone et je sais qu'ils sont inquiets.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Quand vous dites que vous ne connaissez pas leur position, cela veut dire que vous ne l'appuyez pas. Merci, monsieur le président.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le sénateur Davey a demandé l'autre jour, à moitié en plaisantant je crois, si les joueurs des Blue Jays de Toronto devraient être soumis à des analyses de sang obligatoires et le témoin a répondu, si ma mémoire est bonne, «Je crois que parfois ils le devraient.»

Sans vouloir être facétieux, y a-t-il, à votre avis, des circonstances dans lesquelles le dépistage obligatoire des drogues serait permis et l'emporterait sur les libertés individuelles ou civiles?

M. Vallée: Il ne s'agit pas tant de savoir si cela relève des libertés individuelles ou civiles, mais de savoir tout simplement que cela ne fonctionne pas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez parlé des taux d'erreur, du parti pris et du harcèlement . . .

M. Vallée: Tout ce que les tests indiquent est que quelqu'un a été en contact avec une drogue. Si les résultats des tests étaient exacts à 100 p. 100 et que personne ne faussait les résultats, tout ce qu'on saurait est que cet individu a été en contact récemment avec une substance donnée. Cela pourrait vouloir dire que la personne a tout simplement pris l'ascenseur avec quelqu'un qui fumait de la marijuana. Le test pour cette personne pourrait être positif.

J'ai garé ma voiture il y a quelques semaines au Centre Rideau où j'allais faire des courses avec mes parents, ma femme et mes enfants. Quand nous sommes revenus à la voiture, elle était entourée d'un nuage de marijuana car un

[*Text*]

nearby, and if my wife, my children, my parents or myself had been tested for drug use, we would have tested positive. So it does not really tell you anything. It is not a real solution to the problem.

If there were a railway accident and the employees were checked, and if one of those employees had a trace of some illicit drug in their system, what would that tell you? Again, is that the answer to the problem? Again, there has been no railway accident in this country where there has been evidence of drug abuse being the cause.

Part of the problem is that this is not an answer to the problem and it commits many resources and energy to something that could be done more directly.

Senator MacDonald (Halifax): I think you have made a valid point, but I am much older than you and I can tell you that I can tell a person is half wrecked without too much difficulty, and I know that that is not mandatory testing.

Mr. Vallée: That is the point.

Ms. Wilcott: Then why test?

Mr. Vallée: If it is easy enough to determine that they are half wrecked, then you do not have to test them. They have been doing that for years. They have always been able to tell if someone is half wrecked, but the implication is that we can get something special from the testing.

Senator MacDonald (Halifax): In getting briefed on this bill by officials from the department we received a great deal of information and we asked many questions.

At page 1 of your brief you state:

> Bill C-105 is a permissive piece of legislation in that it allows current drug testing to continue and allows for testing in the future.

On page 10 you state:

> —the CLC believes that any aspect of mandatory drug testing that is included in a legislative package, such as Bill C-105, would be in contravention of the Charter—-

We have received opinions from the Department of Justice on this. Tell me your justification for those two statements—that is, that Bill C-105, in effect, allows for mandatory drug testing.

Ms. Wilcott: My understanding is that under control and prohibition if the Governor in Council wanted to make regulations with respect to drug testing, the Governor in Council would be free to do so.

Senator MacDonald (Halifax): And that it allows current drug testing to continue?

Ms. Wilcott: My understanding is that the railway companies have been doing pre-employment drug testing. I know that Air Canada is doing pre-employment drug testing.

[*Traduction*]

groupe d'adolescents en fumaient à côté. Si ma femme, mes enfants, mes parents ou moi avions été soumis à un test de dépistage des drogues, nous aurions eu des résultats positifs. Cela ne vous donne donc pas grand-chose. Ce n'est pas une solution réelle au problème.

Si, après un accident ferroviaire, les employés étaient soumis à des tests et qu'on décelait chez l'un d'entre eux des traces d'une drogue illicite quelconque, qu'est-ce que cela vous dirait? Est-ce bien là la réponse au problème? Il n'y a jamais eu dans ce pays d'accident ferroviaire dont on ait la preuve qu'il ait été provoqué par la drogue.

Une partie du problème est que ce n'est pas là la réponse au problème et que cela absorbe beaucoup de ressources et d'énergie pour un résultat qu'on pourrait atteindre plus directement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il me semble que votre remarque est tout à fait valable, mais je suis beaucoup plus âgé que vous et je vous assure que je peux dire sans trop de difficulté si quelqu'un est à moitié détraqué. Ce n'est pas là une forme de dépistage obligatoire.

M. Vallée: Le point est là.

Mme Wilcott: Alors pourquoi procéder à des tests?

M. Vallée: Si l'état d'une personne est tel qu'il est assez facile de déterminer qu'elle est à moitié une épave, il n'est pas nécessaire de lui faire passer des tests. Elle s'adonne à son vice depuis des années. On est toujours capable de dire si quelqu'un est à moitié une épave mais cela implique qu'on peut obtenir des résultats inattendus des tests.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Lors des séances d'information que nous ont donné les dirigeants du ministère à propos de ce projet de loi, nous avons appris énormément de choses et posé beaucoup de questions.

A la page 1 de votre mémoire, vous dites:

> Le projet de loi C-105 est un élément de législation permissif en ce sens qu'il permet maintenant de pratiquer le dépistage des drogues et qu'il permettra de continuer à l'avenir.

A la page 10 vous dites:

> —le CTC est d'avis que tout ce qui concerne le dépistage obligatoire de drogue, dans le cadre d'un texte législatif, comme le projet de loi C-105, contreviendrait à la Charte—

Le ministère de la Justice a donné des avis sur ce sujet. Dites-moi comment vous justifiez ces deux affirmations—c'est-à-dire que le Projet de loi C-105 permet en vérité le dépistage obligatoire des drogues.

Mme Wilcott: Il me semble que si le gouverneur en Conseil voulait promulguer des règlements sur le dépistage des drogues dans le cadre du contrôle et de l'interdiction, il serait libre de le faire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et cela permettrait de maintenir la pratique actuelle du dépistage des drogues?

Mme Wilcott: Si j'ai bien compris, les compagnies ferroviaires ont procédé au dépistage des drogues avant l'emploi. Je sais qu'Air Canada le fait aussi.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): But we are talking about Bill C-105. We will have witnesses from the department on this key point. I will ask them these questions.

Senator Davey: On page 2 of your brief you state:

> It has only been within the past two or so years that drug testing has become a popular issue of controversy in Canada.

Why is that so?

Ms. Wilcott: I am not sure. Perhaps because the technology became available.

Senator Davey: You do not think that is because Canadian citizens have become more concerned about drug abuse in Canada. You do not think that our society has become sated with drugs and people are, therefore, concerned about the problem?

Ms. Wilcott: I do not know. From the material I have read—and I know that the Honourable Jake Epp has made speeches containing the same statistics—alcohol is the problem drug, and that actual drug use has not increased over the past ten years.

The opinion that I and some of my colleagues share is that this is possibly a political thing in that President Reagan started off on the drug band wagon and made a big issue out of it; Mrs. Reagan has made a big issue out of it; and Prime Minister Mulroney has made a big issue of it.

Senator Davey: I do not agree with Prime Minister Mulroney or Mr. Reagan on most things, but on this I think they are right, it is a big issue. I think it has gotten worse. Certainly in downtown Toronto, where I live, it has become an enormous issue. I think small "L" liberals like myself share all of your concerns on drug abuse. The bottom line is that I agree with you, but I think there is an enormous concern and the reason people are seriously looking at drug testing is that it has become an enormous problem. I think you underestimate it.

Ms. Wilcott: I do not think I am disagreeing with you on the seriousness of the issue; I am just relaying to you statistics from the Addiction Research Foundation of Ontario. They have said that drug use has not increased over the past ten years. But I am in full agreement that it is a serious issue. We are very concerned about it.

Senator Davey: I have statistics from the Addiction Research Foundation of Ontario which move in an opposite direction. I think drug abuse is far worse than it was ten years ago. I think the statistics from the Addiction Research Foundation of Ontario prove that.

Ms. Wilcott: I know that the Honourable Jake Epp has made statements that drug use has not increased over the past ten years.

Senator Davey: If that is the case, why is the Honourable Jake Epp in the forefront of one of the great things this gov-

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais nous parlons ici du projet de loi C-105. Nous aurons des témoins du ministère sur cet élément clé. Je leur poserai ces questions.

Le sénateur Davey: À la page 2 de votre mémoire, vous dites:

> Il n'y a qu'environ deux ans que le dépistage des drogues est devenu un sujet courant de controverse au Canada.

Pourquoi en est-il ainsi?

Mme Wilcott: Je ne le sais pas avec certitude. Peut-être parce que la technologie est devenue disponible.

Le sénateur Davey: Vous ne croyez pas que c'est parce que les Canadiens sont devenus plus préoccupés par l'abus de drogues au Canada. Vous ne croyez pas que notre société est devenue saturée de drogues et que les gens s'en inquiètent?

Mme Wilcott: Je ne sais pas. Au travers de ce que j'ai lu—et je sais que l'honorable Jake Epp a prononcé des discours faisant état des mêmes statistiques—la principale drogue à problème est l'alcool et sa consommation n'a pas augmenté au cours des dix dernières années.

Je suis d'avis, avec certains de mes collègues, qu'il est possible qu'il s'agisse d'une question politique en ce sens que le président Reagan a déclaré la guerre à la drogue et en a fait un cheval de bataille. Mme Reagan y a accordé beaucoup d'importance tout comme le premier ministre Mulroney.

Le sénateur Davey: Je ne partage pas l'opinion du premier ministre Mulroney et de Mme Reagan sur beaucoup de points, mais je crois qu'ils ont raison dans ce cas: c'est une question importante. Je crois que la situation s'est aggravée. Il est certain que dans le centre ville de Toronto, là où je vis, c'est devenu un problème énorme. Je crois que les Libéraux comme moi-même partagent vos préoccupations sur la consommation abusive de drogues. En résumé, je suis d'accord avec vous, mais je crois que la drogue soulève une très grosse inquiétude et, si les gens pensent sérieusement au dépistage de la drogue, c'est que c'est devenu un problème énorme. Je crois que vous le sous-estimez.

Mme Wilcott: Je ne pense pas être en désaccord avec vous sur le caractère sérieux de la question; je ne fais que vous donner des statistiques de la Addiction Research Foundation de l'Ontario. Ces gens disent que la consommation de drogues n'a pas augmenté au cours des dix dernières années. Je suis tout à fait d'accord pour reconnaître que c'est une question sérieuse. Elle nous préoccupe beaucoup.

Le sénateur Davey: J'ai des statistiques de la Addiction Research Foundation d'Ontario qui disent le contraire. Je crois que la consommation de drogues est beaucoup plus élevée qu'il y a dix ans. C'est ce que prouvent les statistiques de la Addiction Research Foundation d'Ontario.

Mme Wilcott: Je sais que l'honorable Jake Epp a déclaré que la consommation de drogues n'avait pas augmenté au cours des dix dernières années.

Le sénateur Davey: Pourquoi l'honorable Jake Epp se trouve-t-il à l'avant-front d'une des grandes choses que ce gou-

[*Text*]

ernment has done, and that is take a stand on drugs and come forward with a program that, I think, will be significant. However, I do not want to quarrel with you.

At page 6 you state:

> Those with a drug or alcohol dependence will finds ways to avoid detection.

What ways will those people find to avoid detection?

Ms. Wilcott: There is a booming market in clean urine samples in the United States. People use those as their urine samples. There are also certain drugs that cannot be detected after a certain amount of time has passed. Even addicts have shown that they can control the use of drugs for a certain amount of time. So if there is a sense of when there will be a drug test, they will not take the drug, and hopefully will register negative if the test is accurate.

Mr. Vallée: There are some chemicals that basically neutralize the test result. There are ways of getting around it.

Ms. Wilcott: There are also many illegal drugs that change the chemical composition so that people still get a high. No test has been developed to detect the use of those drugs. There are a million and one ways.

Senator Davey: In your document you talk about various worker health programs. Are they mandatory?

Mr. Gord Johnson, Director, Broadcast Division, Canadian Union of Public Employees: I have been listening to some of the questions regarding employee assistance programs, which is the general name, and it depends on the design in a particular company. The problem with employee assistance programs which was raised earlier, is that many of them are implemented unilaterally by well-meaning employers, but they do not get the support of the employees in the work place they do not get used.

The CLC is recommending and urging joint employee assistance programs, because then they get the backing of the workers and it becomes a co-worker referral process. That is where we see the help. Instead of drug testing and testing in general, these employee assistance programs are very successful. Where they are properly implemented, where there is a lot of effort put in and where there is a lot of work, I have seen very good results first-hand from people who were addicted. Of course, these people were not addicted by taking cocaine off the top. They had started with an illness of some sort and had got onto prescription drugs; then they moved from prescription drugs onto harder drugs while still in the work place. Eventually the work place catches up to them and gets them into a helping program.

[*Traduction*]

vernement ait fait, et je veux dire prendre position sur la drogue et présenter un programme qui, je le crois, sera important. Je ne veux toutefois pas me quereller avec vous.

À la page 6, vous dites:

> Ceux qui sont dépendants de la drogue ou de l'alcool trouveront des façons de ne pas se soumettre à la détection.

Quels moyens ces gens trouveront-ils pour échapper à la détection?

Mme Wilcott: Le marché de l'urine claire est en pleine expansion aux États-Unis. Les gens donnent ces échantillons comme étant leur propre urine. Il y a également des drogues qui ne peuvent pas être détectées après un certain temps. Même les intoxiqués ont fait la preuve qu'ils peuvent contrôler leur consommation de drogue pendant un certain temps. Aussi, s'ils s'attendent à un test de dépistage, ils ne prendront pas de drogues et auront, espèrent-ils, des résultats négatifs si le test est précis.

M. Vallée: Il y a certains produits chimiques qui neutralisent les résultats des tests. Il y a des façons de contourner le problème.

Mme Wilcott: Il y a aussi beaucoup de médicaments illégaux qui changent la composition chimique, ce qui permet aux gens d'obtenir un bon résultat. On n'a pas mis au point de test pour détecter l'utilisation de ces drogues. Il y a mille et une façons.

Le sénateur Davey: Vous avez parlé de divers programmes de santé pour les travailleurs, et vous les citez dans votre document. Sont-ils obligatoires?

M. Gord Johnson, directeur, Division de la télédiffusion, Syndicat canadien de la Fonction publique: J'ai écouté quelques-unes des questions sur le programme d'aide aux employés, puisque c'est le nom générique qu'on leur donne, et cela dépend de l'organisation d'une entreprise donnée. Le problème que posent les programmes d'aide aux employés, qui a été soulevé plus tôt, est que nombre d'entre eux sont mis en place de façon unilatérale par des employeurs bien intentionnés, mais n'obtiennent pas l'appui des employés sur le lieux de travail. Les employés n'y ont pas recours.

Le CTC recommande avec insistance des programmes conjoints d'aide aux employés, car ces programmes bénéficient alors de l'appui des travailleurs; on a alors un processus de traitement pour tout un groupe de travailleurs, de collègues. C'est là que l'aide est utile à notre avis. Ces programmes d'aide aux employés donnent de très bons résultats à la différence des programmes de dépistage de drogues et de dépistage en général. Dans les endroits où ces programmes sont mis en place comme il faut, où on y consacre beaucoup d'efforts et beaucoup de travail, on a enregistré de très bons résultats alors que les gens étaient intoxiqués, même si cela ne veut pas dire qu'ils étaient tous des adeptes de la cocaïne. Ces gens ont commencé par être malades, puis ont pris des médicaments d'ordonnace, puis sont passés à des médicaments plus puissants, toujours sur leur lieu de travail. Par la suite, leur milieu de travail s'est aperçu de leur état et a mis un programme d'aide à leur disposition.

[*Text*]

Senator Davey: Are there any examples of employer-employee cooperative mandatory programs?

Mr. Johnson: There are examples of employer and co-worker programs, but mandatory is not necessarily part of it. Again, it is the issue of individual rights. So they put a program in place, and through education, through promotion and through the pressure of the union people and the other workers, the employees then get into these programs. Because of labour's viewpoint on human rights, we try not to sanction programs that may infringe upon an individual's rights.

Senator Davey: Do you think that a mandatory program would infringe upon human rights?

Mr. Johnson: It depends on what the words are in each individual program. I cannot say that we would globally accept mandatory referral or mandatory programs without looking at the individual details of how a program is structured.

Senator Davey: I think that you should look at them and think about it, because I think the CLC should be in the forefront.

Mr. Johnson: I think we are. I have had seven or eight years of experience in trying to implement employee assistance programs across Canada, and that is where we are heading. That is why we disagree with the testing aspect and ask that more emphasis be put on the self-help program.

Senator Davey: I am trying to find a way to reach the people who need help the most.

Mr. Johnson: We believe, and I have seen, that these programs do help people in concrete ways. They keep people working. They do not set them outside th work force. They give them a meaning for life while they are working, but keep them through a rehabilitative program. It is a program between the employer and the unions to get people through a process, and we are pretty strict.

When someone is on a joint program, they do not weasel off because they come up with some fake story. The union is equally committed right there to say, "Hey, you are going to live up to the terms of this program. You may be able to snow the employer, but I am right here and you are not snowing me one ounce. I know you are still drinking." That is where the teeth come in. That is what I have seen, and that is what the CLC have been seeing in programs that have been developed by companies like the Canadian Broadcasting Corporation, Air Canada; major companies that are committed to taking another and a much healthier approach to trying to help people with substance abuse.

This was recognized in May 1988 in Mr. Epp's report "Consultation on Substance Abuse in the Work Place". It is the same thrust again. People, time and again, across Canada have said, "Find helping programs. They work better than coercion."

[*Traduction*]

Le sénateur Davey: Y a-t-il des exemples de programmes obligatoires de coopération employeur-employé?

M. Johnson: Il y a des exemples de programmes employeur-travailleurs, mais le qualificatif d'obligatoire n'en fait pas nécessairement partie. Là encore, c'est la question des droits de la personne qui refait surface. On instaure un programme et grâce à l'éducation, à la promotion et aux pressions exercées par les membres du syndicat et les autres travailleurs, les employés participent à ces programmes. Étant donné le point de vue des syndicats sur les droits de la personne, nous essayons de ne pas appuyer de programmes qui violeraient les droits de la personne.

Le sénateur Davey: Croyez-vous qu'un programme obligatoire violerait les droits de la personne?

M. Johnson: Cela dépend des termes utilisés dans chaque programme. Je ne veux pas dire que nous accepterions globalement un traitement obligatoire ou des programmes obligatoires sans nous pencher d'abord sur la structure détaillée de chaque programme.

Le sénateur Davey: Je crois que vous devriez vous pencher sur ces programmes et réfléchir parce qu'il me semble que le CTC devrait être à l'avant-garde.

M. Johnson: Je crois que nous y sommes. Cela fait sept ou huit ans que je m'efforce d'implanter des programmes d'aide aux employés partout au Canada et c'est dans ce sens que nous nous dirigeons. C'est pourquoi nous ne sommes pas d'accord avec le dépistage et demandons qu'on accorde plus d'importance aux programmes permettant aux travailleurs de se venir en aide à eux-mêmes.

Le sénateur Davey: J'essaie de trouver un moyen d'atteindre les personnes qui ont le plus besoin d'aide.

M. Johnson: Nous croyons, et je l'ai constaté, que ces programmes aident les gens de façon concrète. Ils permettent aux gens de continuer à travailler. Ils ne les amènent pas à quitter le marché du travail. Ils donnent un sens à leur vie pendant qu'ils continuent à travailler, tout en les gardant au sein d'un programme de réhabilitation. C'est un programme auquel adhèrent l'employeur et les syndicats pour que les gens suivent un processus, et nous sommes très stricts dans ce domaine.

Quand quelqu'un participe à un programme conjoint, on n'accepte pas de jouer au chat et à la souris. Le syndicat est là pour lui dire «Attention, vous allez respecter les termes de ce programme. Vous pouvez tromper l'employeur, mais je suis ici et vous n'allez pas me tromper. Je sais que vous continuez à boire.» C'est là que la pression se fait sentir. C'est ce que j'ai vu et c'est ce que le CTC a vu avec des programmes élaborés par des entreprises comme la Société Radio-Canada, Air Canada et d'autres grandes entreprises qui ont choisi une autre approche beaucoup plus saine pour essayer d'aider les gens qui sont intoxiqués.

C'est un fait qui a été reconnu en mai 1988 dans le rapport publié à la suite de la consultation organisée par M. Epp sur la consommation de drogues au travail. C'est encore la même rengaine. Encore et encore, les gens partout au Canada ont dit:

[*Text*]

Senator Spivak: Obviously you are opposed to the control and mandatory testing because of what you consider to be a rights issue, but I would not think that you would be opposed to the prevention. Your objective is the same. You are suggesting that these measures, which are more or less counselling and support measures, are agreed to by both labour and management.

Where is your data? What percentage can you point to to tell us that these sorts of programs are better than the deterrent value of something like this, and legislation like it? What are the drops in the percentage of alcohol and drug addiction in the programs and over how long a period? How successful have these programs been, and what have been the means of evaluation of the programs? Where is the data that you could give us that could make us look at this in a more objective light?

I agree with you. I think that any program that has the consent of those people it is trying to address is a far better program than one that is imposed from above. On the other hand, there is not much deterrent value in what you are suggesting, whereas there is a lot of deterrent value here. Where is your data? Where is the basis of your argument?

Mr. Johnson: I am not trying to beg off the question of data, but data is a problem. I can dream up data that will tell one side of the story and other data that will tell the other side of the story.

Senator Spivak: I am sorry, but you cannot "dream up" data. It is either there or it is not there. Some statistics can show that the rate of alcohol or drug addiction has dropped within a certain period as a result of a certain program's being put in place—that is data.

Where is the evidence that employees will be prepared to sanction fellow employees who have wandered off the tracks, so to speak? I have not seen too much evidence of that kind. Where is this peer control? Perhaps I am just not aware of it. I would like you to tell me.

Mr. Johnson: I probably used the wrong word in saying that I could "dream up" data, Senator, but I could concoct data, if I may put it that way, to suit any purpose. One of the problems we addressed when we were conducting Mr. Epp's consultation across Canada was that of getting a handle on data. Everybody had his own story, but when it came down to concrete data to prove it, it was extremely elusive. We are struggling in terms of finding data to prove issues, and after six months that task force still has not come up with anything concrete. All it has heard is the continuation of confusing and different stories. I would not want to mislead you by showing you all kinds of statistics to prove my case.

[*Traduction*]

«Élaborez des programmes d'aide, ils donnent de meilleurs résultats que la coercition.»

Le sénateur Spivak: Il est évident que vous êtes opposé au contrôle et au dépistage obligatoire parce que vous estimez que c'est là une question de droit. Je ne crois toutefois pas que vous soyez opposé à la prévention. Votre objectif est le même. Vous laissez entendre que ces mesures qui relèvent plus ou moins du conseil et de mesures de soutien reçoivent l'agrément à la fois des syndicats et du patronat.

Vous avez dit des tas de choses à ce sujet. Sur quelles données vous appuyez-vous? Comment pouvez-vous nous dire que ce genre de programme a une plus grande valeur que la valeur dissuasive, une valeur plus grande que celle que cette législation pourrait avoir. Quelle diminution, en pourcentage, avez-vous enregistré de la consommation d'alcool et de drogues avec ces programmes et sur quelle période? Quel succès ces programmes ont-ils connu et comment les a-t-on évalués? Où sont les données que vous pourriez nous fournir pour nous permettre de nous y pencher de façon plus objective?

Je suis d'accord avec vous. Je crois que tout programme qui recueille l'assentiment des personnes qu'il vise est un bien meilleur programme qu'un programme imposé d'en haut. Par contre, ce que vos nous dites n'a pas beaucoup de valeur dissuasive. La valeur dissuasive est importante ici. Où sont vos données? Sur quoi repose votre argument?

M. Johnson: Je n'essaie pas d'éluder la question des données, mais les données sont un problème. Je peux imaginer des données qui décriront un côté du problème et d'autres données qui décriront l'autre côté.

Le sénateur Spivak: Je m'excuse, mais vous ne pouvez pas «imaginer» des données. Elles sont là ou elles ne sont pas là. Certaines statistiques peuvent indiquer que le taux de dépendance envers l'alcool ou les drogues a diminué au cours d'une certaine période du fait de la mise en place d'un programme donné. Ça, ce seraient des données.

Qu'est-ce qui vous permet d'affirmer que les employés seraient prêts à sanctionner des collègues qui s'éloigneraient du droit chemin? Je n'ai pas encore vu beaucoup de preuves de cette nature. Qu'est-ce que ce fameux contrôle des pairs? Peut-être suis-je mal informée à ce sujet. J'aimerais que vous me le disiez.

M. Johnson: J'ai probablement mal choisi mon terme en disant que je pouvais «imaginer» des données, madame la sénatrice, mais je pourrais concocter des données, si vous permettez cette expression, pour répondre à tous les objectifs. Un des problèmes auquel nous nous sommes heurtés quand nous avons procédé à la consultation de M. Epp à travers le Canada a été celui d'obtenir un certain nombre de données. Tout le monde a sa petite histoire, mais quand on cherche à trouver des données concrètes pour l'étayer, les gens deviennent très évasifs. Nous nous battons pour trouver des données pour étayer des arguments et, après 6 mois, le groupe de travail n'a toujours rien de concret. Tout ce qu'il a entendu est la continuation des mêmes histoires différentes et confuses. Je ne voudrais pas vous induire en erreur en vous montrant toutes sortes de statistiques pour prouver mon point.

[*Text*]

As to peer control, I have had a lot of experience with workers putting pressure on their co-workers to get in and get cleaned up. I would not presume to provide data to prove my case, however. I think this sort of thing is still in its formative stages in Canada.

Senator Spivak: You are saying, then, that there is no answer to my question. What do you think of the Operation Alert programs, which, indeed, have shown some results? What is the principle of that sort of program as compared to the principle of mandatory drug testing? These programs have shown some results.

Ms. Wilcott: The alert program is a policing program and falls under the jurisdiction of the Criminal Code, Senator. Employers are certainly not there to police their workers.

Senator Spivak: No, I realize that.

Ms. Wilcott: That is a different thing. The whole idea of an employee assistance program is to help the worker who has an alcohol problem, for example, to keep his job and to maintain a good quality of life. In our guidelines, we say that the employer should only judge on the basis of job performance and that the employee assistance program will take care of the alcohol or whatever other problem there is. There is a deterrent there. If that person does not shape up, he will eventually lose his job because he will not be able to do it.

Through the employee assistance programs, we are trying to give the employee a chance to hold on to his job and to improve his life. In that sense, then, they are quite different from the alert programs.

Senator Spivak: I think these are good treatment programs but are they preventative programs? As a last question, do you see any formation of a joint employee-employer program that would incorporate some form of policing—I use that word in a broad sense—of those people who could affect the safety of many others? Do you have any examples of that sort of thing? Do you think it is a possibility? Is it a more palatable option than one under which policing is imposed by the employer or by strict regulations? Have I made my question clear?

Ms. Wilcott: I am not clear on it, Senator.

Mr. Johnson: I think that the employee network is a lot faster and more effective than such a proposition. Employees will go to a person they trust and will say, for example, "I have seen that person coming in late six times in a row with a hangover", or whatever. That will not happen nearly as quickly if the employer is involved. I have seen employees working through their own network, through peer referrals or through a steward, for example, to say, "Fred needs help", and the machinery kicks into place, whether it is a union program by itself or a joint program. There is much more trust in an employee program than there is in a joint program.

[*Traduction*]

Quant au contrôle des pairs, j'ai énormément d'expérience avec les travailleurs qui exercent des pressions sur leurs collègues pour parvenir à leurs fins. Je ne vous proposerais cependant pas de données pour vous en fournir la preuve. Je crois qu'on en est encore à une étape embryonnaire dans ce domaine au Canada.

Le sénateur Spivak: Vous dites donc qu'il n'y a pas de réponse à ma question. Que pensez-vous des programmes opération alerte qui ont cependant donné quelques résultats? Quel est le principe de ce genre de programme par comparaison à celui du dépistage obligatoire des drogues? Ces programmes ont donné quelques résultats.

Mme Wilcott: Le programme alerte est un programme de maintien de l'ordre et relève du *Code criminel*. Il est évident que les employeurs ne sont pas là pour faire la police auprès de leurs travailleurs.

Le sénateur Spivak: Non, je le sais bien.

Mme Wilcott: C'est une chose tout à fait différente. L'idée d'un programme d'aide aux employés est d'aider le travailleur qui a un problème d'alcool, par exemple, à garder son emploi et à conserver une bonne qualité de vie. Dans nos directives, nous disons que l'employeur ne devrait juger qu'en fonction de la performance au travail et que le programme d'aide à l'employé s'attaquera au problème d'alcool ou à tout problème décelé. Cela est dissuasif. Si cette personne ne se comporte pas bien, elle perdra éventuellement son travail parce qu'elle ne sera plus à même de bien l'accomplir.

Avec les programmes d'aide aux employés, nous nous efforçons de donner à l'employé une chance de conserver son travail et d'améliorer sa vie. En ce sens, ces programmes sont donc sensiblement différents des programmes alerte.

Le sénateur Spivak: Je reconnais qu'il s'agit là de bons programmes de traitement, mais ont-ils un caractère préventif? Comme dernière question, avez-vous eu connaissance de l'élaboration d'un programme conjoint employés-employeur qui engloberait une forme quelconque «d'activités policières»—et j'utilise ce mot dans un sens très large—pour les personnes qui pourraient mettre en danger la sécurité de nombreuses autres? Avez-vous des exemples de cette nature? Croyez-vous que cela soit possible? Est-ce une solution plus acceptable qu'une solution à «caractère policier» et imposée par l'employeur ou par une réglementation stricte? Ma question vous paraît-elle claire?

Mme Wilcott: Je n'en suis pas sûre, madame la sénatrice.

M. Johnson: Je crois que le réseau des employés est beaucoup plus rapide et beaucoup plus efficace qu'une proposition de ce genre. Les employés iront voir une personne en qui ils ont confiance et lui diront, par exemple, «J'ai vu un tel arriver six fois en retard en ayant la gueule de bois», ou quelque chose de ce genre. Cela n'arriverait pas aussi rapidement si l'employeur était impliqué. J'ai vu des employés utiliser leur propre réseau, le traitement des pairs ou recourir à un délégué syndical d'atelier pour dire «Fred a besoin d'aide». La machine se met alors en place, qu'il s'agisse d'un programme syndical ou d'un programme conjoint. On fait beaucoup plus confiance à un programme d'employés qu'à un programme conjoint.

[*Text*]

Senator Spivak: What do you think of the suggestion put forward by the Canadian Medical Association? They suggest that, rather than have the physician tell on his patient, there be in place a system of more frequent medical check-ups. In their letter of June 15, 1988, they state:

> ... we pointed out that the proposed legislation failed to place the onus of assuring the fitness of workers to perform their jobs where it should properly be placed—on the railway company's occupational health department rather than on the worker's attending physician."

Mr. L. Erlichman, Research Director for Canada, International Association of Machinists and Aerospace Workers: I do not know whether this will answer your question, but the Canadian Labour Congress has a collective agreement with its employees, one of the provisions of which is that every employee have a medical check-up every year. That goes some way towards ensuring that the employee is fit and in good condition.

Senator Spivak: Do you think that is sufficient to look after the problem of habitual drug or alcohol abuse?

Senator MacDonald (Halifax): Are you talking about employees of the CLC, Mr. Elrichman?

Mr. Erlichman: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): Who pays for that check-up?

Mr. Erlichman: OHIP pays for it, and if it were legally required, I suppose that whoever required it would have to pay for it.

Senator MacDonald (Halifax): Do you receive the doctor's report?

Mr. Erlichman: No, the doctor of the employee has the report. This is just a question of ensuring that the employee is fit to work.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You require your employees to have a medical examination once a year. You have said that the report prepared by the examining physician goes to the employee's private physician, if they are two different people. Does that doctor then report back to the CLC? Is there a report given to the employer?

Mr. Erlichman: No, this just means that the employee and his doctor know whether he is in sufficient health to do his job. If the employee is not in sufficient health, then, obviously, the employee will come to us and say, "We have a problem".

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Is that obvious? You say that he will obviously come to you, but I wonder whether he will.

Mr. Erlichman: I suppose in that respect it is not that obvious, senator; I agree. On the whole, however, if there is a problem, the employee will obviously see to it that he gets help.

[*Traduction*]

Le sénateur Spivak: Que pensez-vous de la suggestion de l'Association médicale canadienne? Elle propose d'instaurer un régime d'examens médicaux plus fréquents plutôt que d'obliger le médecin à communiquer le contenu du dossier de son patient. Dans une lettre du 15 juin 1988, un responsable de l'Association écrit:

> ... nous avons signalé que la législation proposée ne parvient pas à imputer à qui de droit la responsabilité de la bonne santé des travailleurs pour l'exécution des tâches, c'est-à-dire aux services de santé du travail des compagnies ferroviaires plutôt qu'au médecin personnel du travailleur.

M. L. Erlichman, directeur de la recherche pour le Canada, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale: Je ne sais pas si cela répondra à votre question, mais le Congrès du travail du Canada a une convention collective avec ses employés dont une des dispositions est que chaque employé doit passer un examen médical tous les ans. Cela cherche à garantir que l'employé est bien adapté à son travail et en bonne santé.

Le sénateur Spivak: Croyez-vous qu'il soit suffisant de s'occuper du problème des drogues usuelles ou de l'abus d'alcool?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Parlez-vous des employés du CTC, M. Erlichman?

M. Erlichman: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qui paie pour cet examen médical?

M. Erlichman: C'est le RAMO qui paie et si ces examens étaient imposés par la loi, je suppose que celui qui les imposerait aurait à les payer.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Recevez-vous le rapport du docteur?

M. Erlichman: Non, le docteur de l'employé a le rapport. Il s'agit simplement de s'assurer que l'employé est capable de bien faire son travail.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous exigez de vos employés qu'ils subissent un examen médical annuel. Vous dites que le rapport préparé par le médecin qui procède à l'examen est adressé au médecin de l'employé, s'il s'agit de deux personnes différentes. Est-ce que le médecin fait alors rapport au CTC? Est-ce que ce rapport est remis à l'employeur?

M. Erlichman: Non, cela signifie tout simplement que l'employé et son médecin savent s'il est en suffisamment bonne santé pour faire son travail. Si l'employé ne l'est pas, il est alors évident que l'employé viendra nous voir et nous dira: «Nous avons un problème».

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Est-ce évident? Vous dites qu'il est évident qu'il viendra vous voir, mais je me demande s'il le fera.

M. Erlichman: Je reconnais, en effet, monsieur le sénateur, que ce n'est pas évident. On peut toutefois admettre que, dans l'ensemble, s'il y a un problème, l'employé s'arrangera pour obtenir de l'aide.

[*Text*]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): He may well be getting private medical attention to cure his disability, but that does not mean that he will not continue to report for work and, perhaps, work under dangerous circumstances. I am not suggesting that the CLC has any of that sort of thing going on, but you see my point.

Mr. Erlichman: The objective here is to help the employee. That is what we are aiming at.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I think this is a little different. What we are aiming at is the health of the general public insofar as these railways are concerned. Obviously, there is concern for the employee, himself, but he is, in a sense, his own custodian. He has his private physician. What we are concerned about is that he have an adequate medical examination from time to time to ensure that he is a safe fellow worker and a safe operator of a common carrier. It seems to me that the kind of pattern you talk about would not meet that standard.

Mr. Erlichman: Not directly. I understand that.

Mr. Vallée: As a previous witness said, the people who operate the trains running at the present time are required to have a medical examination every two years and possibly more frequently if there are problems. That is not unreasonable. If the doctor reports to the employer and says that this person is fit or is not fit to do their job on the basis of this examination, that is a sensible way to deal with it. It does not have to go any further.

The Acting Chairman: Ms. Wilcott, on page 10 of your brief you say that sections 7, 8, 13 and 15 could be successfully challenged. I have a paper here written by Mr. B. Feldthusen, Professor of Law, University of Western Ontario. This paper is going to be published in the publication entitled *Human Rights Yearbook*, University of Ottawa. Mr. Feldthusen says that the results of drug testing are notoriously inaccurate.

Furthermore, when talking about the Charter of Rights and Freedoms, he says:

> In theory, Charter challenges to testing may prove fruitful in cases to which the Charter applies. S.8 which posits the right to be secure against unreasonable search and seizure is directly relevant, and one challenge under section 7, the life, liberty and security of person section, has already succeeded.

He also states:

> Parties would seek relief under S.24(1). Anyone tested in violation of the Charter could seek damages. Workers fired on the basis of test results could also seek reinstatement.

Do you agree with those statements?

Ms. Wilcott: I am not aware of section 24. It sounds good.

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il se peut fort bien qu'il soit traité par un médecin privé pour soigner sa déficience, mais cela ne veut pas dire qu'il ne continuera pas à se présenter au travail et même, peut-être, à travailler dans des conditions dangereuses. Je ne veux pas dire qu'il y a au CTC des situations de ce genre, mais vous voyez le principe.

M. Erlichman: L'objectif est d'aider l'employé. C'est ce que nous visons.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je crois que c'est un petit peu différent. Dans la mesure où les compagnies ferroviaires sont concernées, nous nous occupons de la santé du grand public. Il est évident qu'il y a une inquiétude pour l'employé lui-même, mais, en un sens, il est son propre gardien. Il a son propre médecin. Ce qui nous intéresse est de savoir s'il subit de temps en temps un examen médical bien adapté pour s'assurer qu'il est un travailleur sécuritaire et un opérateur sécuritaire d'un transporteur public. Il me semble que le genre de modèle dont vous parlez ne répondrait pas à cette norme.

M. Erlichman: Pas directement, et je comprends votre point.

M. Vallée: Comme l'a dit un témoin précédent, les personnes qui font marcher les trains doivent subir un examen médical tous les deux ans et probablement plus fréquemment s'il y a des problèmes. Cela n'est pas déraisonnable. Si le médecin fait rapport à l'employeur et lui dit que cette personne est en bon état ou non pour faire ce travail d'après son examen, c'est une bonne façon de traiter la question. Il n'est pas nécessaire d'aller plus loin.

Le président suppléant: Mme Wilcott, à la page 10 de votre mémoire, vous dites que les articles 7, 8, 13 et 15 pourraient être contestés avec succès. J'ai ici un document rédigé par M. B. Feldthusen, professeur de droit à l'Université de Western en Ontario. Ce document sera publié par l'Université d'Ottawa, dans un ouvrage intitulé *Human Rights Yearbook*. M. Feldthusen y dit que les résultats des tests de dépistage de drogues sont, de façon notoire, imprécis.

De plus, quand il parle de la Charte des droits et des libertés, il dit ceci:

> En théorie, contester quelque chose en vertu de la Charte peut présenter un intérêt dans les cas où la Charte s'applique. L'article 8, qui énonce le droit à la sécurité contre des enquêtes et des saisies déraisonnables, est tout à fait pertinent, et une contestation en vertu de l'article 7, la section qui traite de la vie, de la liberté et de la sécurité des personnes, a déjà réussi.

Il précise également:

> Les parties chercheraient un secours avec l'article 24(1). Toute personne soumise à des tests en violation de la Charte pourrait réclamer des dommages. Les travailleurs mis à pied sur la foi de résultats de tests pourraient également demander à être réembauchés.

Êtes-vous d'accord avec ces énoncés?

Mme Wilcott: Je n'ai pas connaissance de l'article 24. Cela semble bien.

[*Text*]

The Acting Chairman: This is a 70-page paper. I may make a speech in the house on it before this is over.

Thank you for your very interesting brief and comments.

The next witnesses are the Honourable Blaine Thacker and officials from the Department of Transport.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, for the assistance of your committee members, I have with me Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group, Transport Canada; Mr. Colin Churcher, Director General of Railway Safety, Transport Canada. Mr. Churcher has had years of actual experience in the railway industry. Also from Railway Safety is Dick McNeil, Director of Special Projects. Mr. McNeil has also worked in the railway industry for 12 years. So our experts have some firsthand experience in the railway industry.

We also have available to you Mr. John Galvin, Director of Railway Relocation and Crossings, Transport Canada; and Mr. Paul Royer, Department of Justice attached to Transport Canada. I hope we have appropriate officials here to answer any questions you may have.

All three parties represented in the Transport committee in the House of Commons struggled with these very same issues. With respect to section 35, they felt, on balance, after having made some amendments, that the broad societal interest required that section 35 stay in the bill.

With respect to drug testing, we will provide more evidence that there is nothing in the bill that allows drug testing. With respect to the pre-employment testing, that is not based on any statute anywhere in the Statutes of Canada. That is a pre-employment requirement, just as being able to write a letter or being able to see my be pre-employment requirements. It is not statutorily authorized. We do not believe this bill allows that either.

The standing committee in the other place decided not to put anything in the bill with respect to drug testing, because the Minister of Health and Welfare is developing a broad, cross-sectional policy with respect to drug testing, and we have agreed to leave that to a broader policy.

Senator MacDonald (Halifax): The testimony of the CLC seemed to be in contradiction to what you have just said. Does Bill C-105 allow the government to introduce drug testing?

Mr. Thacker: I would ask Mr. Churcher and Mr. Royer to comment on that.

Mr. Paul Royer, Legal Advisor, Department of Justice: It has been said that perhaps section 18 would permit the government to introduce drug testing, and there was also reference to subparagraph 18(1)(*c*)(iv) says:

[*Traduction*]

Le président suppléant: C'est un document de 70 pages. Il est possible que je fasse un discours à ce sujet en Chambre avant la fin de nos travaux.

Merci beaucoup pour votre mémoire et vos commentaires fort intéressants.

Les témoins suivants sont l'honorable Blaine Thacker et des fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Thacker: Monsieur le président, afin de faciliter la tâche des membres de votre comité, permettez-moi de vous présenter M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint du Transport de surface au ministère des Transports, M. Colin Churcher, directeur général de la Sécurité ferroviaire, Transports Canada. M. Churcher vient de l'industrie ferroviaire. M. Dick McNeil, directeur des Projets spéciaux à Transports Canada m'accompagne également. M. McNeil a également travaillé dans l'industrie ferroviaire pendant 12 ans. Nos experts ont donc une expérience de première main dans l'industrie ferroviaire.

Nous sommes également accompagnés de M. John Galvin, directeur de Déplacement des voies et croisements ferroviaires à Transports Canada et de M. Paul Royer, du ministère de la Justice, attaché à Transports Canada. J'espère que nous avons les responsables qui conviennent pour répondre à toutes les questions que vous pourriez avoir.

Les trois partis représentés au Comité des transports de la Chambre des communes ont abordé exactement les mêmes questions. En ce qui concerne l'article 35, ils ont été d'avis, en résumé, après avoir apporté plusieurs modifications, que cet article devait rester dans le projet de loi dans l'intérêt général de la société.

Quant au dépistage des drogues, nous vous fournirons davantage de preuves démontrant que rien dans le projet de loi n'autorise ce dépistage. En ce qui concerne les examens avant-emploi, cela ne repose sur rien dans les lois du Canada. C'est une exigence pour être embauché, de la même façon qu'il faut être capable d'écrire et de voir. Cela n'est pas prévu par la loi. Nous ne sommes pas d'avis que ce projet de loi le prévoit non plus.

Le Comité permanent a décidé d'autre part de ne rien mettre dans le projet de loi en ce qui concerne le dépistage des drogues parce que le ministère de la Santé et du Bien-être social élabore une vaste politique couvrant les divers aspects de la question pour le dépistage des drogues et nous avons accepté de ne pas toucher à cette question qui sera abordée dans le cadre d'une politique plus large.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le témoignage du CTC semble contredire ce que vous venez de dire. Est-ce que le projet de loi C-105 permet au gouvernement de réglementer le dépistage des drogues?

M. Thacker: Je demanderais à MM. Churcher et Royer de vous répondre.

M. Paul Royer, conseiller juridique, ministère de la Justice: On a dit qu'il était possible que l'article 18 permette au gouvernement de réglementer le dépistage des drogues et on a également fait référence à l'alinéa 18(1)*c*)(iv) qui dit:

[*Text*]

the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons,

If drug testing were inserted in those regulations, I do not think we would be able to pass the examination under the statutory instruments regulations. The lawyers of the Privy Council checked whether or not it is authorized, and I do not think it is. They also checked whether or not this is an unusual use of the regulation-making power, and I believe it would fail under that part as well. The regulation-making power would not be allowed, because that would be an infringement of a right given under the Charter of Rights. Obviously, drug testing will bring challenges to the court.

I am convinced that we would not be allowed to pass regulations for drug testing under that paragraph.

Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group, Transport Canada: Nor, might I add, was it ever intended that clause 18 would do that. It intends other things, but not drug testing.

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety, Transport Canada: At the moment there is a very old rule—rule G—of the railways which is probably the first rule that every person learns when he joins the railway. That rule says that you must not drink while on duty, you must not carry alcoholic beverages with you, you must not have drugs or alcohol on your body or on your person while on duty.

The reason for this wording is to ensure that we can continue this type of prohibition, but it certainly was not the intention and it does not give us the power to go that one step further, which everyone has been talking about, and test for drugs.

Senator MacDonald (Halifax): The matter relating to hours of rest and the consumption of alcohol and drugs, I would have interpreted that to mean: Thou shalt not drink during X-hours before taking out a locomotive—or whatever it happens to be.

Would you please outline the current procedures for railway medical examinations and explain how clause 35, the medical reporting section, will reinforce the existing situation?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, there are regulations in place that were formulated by the Canadian Transport Commission to cover requirements for visual and audio acuity for a group of employees. This is known as Order 09. This is basically for employees who are running trains and who are maintaining the track. They must have certain sight and hearing capabilities.

In addition to that, all railways have certain requirements for medical examinations at different periods. It varies between the railways. Canadian National has a compulsory company medical examination paid for by the company every

[*Traduction*]

le contrôle ou l'interdiction de la consommation de boissons alcooliques et de drogues par ces personnes,

Si on devait faire apparaître le dépistage des drogues dans ces règlements, je ne crois pas que nous pourrions résister à l'examen avec la réglementation sur les instruments statutaires. Les avocats du Conseil privé ont vérifié si cela était autorisé ou non, et je ne crois pas que ce le soit. Ils ont également vérifié si c'est là un usage inhabituel ou non du pouvoir de réglementer, et je crois que cela relèverait également de cette partie. Le pouvoir de réglementer ne serait pas reconnu parce qu'il enfreindrait un droit conféré par la Charte des droits. Il est évident que le dépistage des drogues serait contesté devant les tribunaux.

Je suis convaincu que nous n'aurions pas le droit d'adopter une réglementation sur le dépistage des drogues en vertu de cet alinéa.

M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Transport de surface, Transports Canada: Pourrais-je ajouter également que l'article 18 n'a jamais été conçu à cette intention. Il vise d'autres objets, mais pas le dépistage des drogues.

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire, Transports Canada: Pour l'instant, il y a une très vieille règle (la règle G) des chemins de fer qui est probablement la première que toute personne apprend quand elle se joint à une compagnie ferroviaire. Cette règle précise que vous ne devez pas boire pendant que vous êtes en service, que vous ne devez pas transporter de boissons alcooliques avec vous, que vous ne devez pas avoir de drogues ou de boissons alcooliques dans votre organisme ou sur votre personne pendant que vous êtes en service.

Le motif de cette formulation est de s'assurer qu'on peut continuer à appliquer ce genre d'interdiction, mais nous n'en avions pas l'intention et cela ne nous donne pas le droit d'aller plus loin, comme tout le monde l'a dit, et de faire subir des tests de dépistage des drogues.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En ce qui concerne les heures de repos et la consommation d'alcool et de drogues, j'aurais imaginé que cela signifie que vous ne devriez pas boire X heures avant de prendre les commandes d'une locomotive ou de quoi que ce soit.

Pourriez-vous s'il-vous-plaît nous préciser les procédures actuelles pour les examens médicaux ferroviaires et expliquer comment l'article 35, qui concerne les rapports médicaux, renforcera la situation actuelle?

M. Churcher: Monsieur le président, nous sommes régis par une réglementation formulée par la Commission canadienne des transports qui couvre les exigences en matière d'acuïté visuelle ou auditive pour un groupe d'employés. C'est ce qu'on connaît sous le nom d'Ordonnance nº 09. Cela concerne essentiellement les employés qui conduisent des trains et qui assurent l'entretien de la voie. Il est indispensable dans ces fonctions d'avoir une certaine acuïté visuelle et auditive.

Il faut ajouter à cela que toutes les compagnies ferroviaires ont certaines exigences en ce qui concerne des examens médicaux à différentes périodes. Cela varie selon les compagnies ferroviaires. Le Canadien National impose un examen médical

[*Text*]

two years; Canadian Pacific starts this at age 40. At present, some alterations are being made to Order 09, which will increase the periodicity and make it a requirement to have a medical examination by all railways every two years. The requirements that will be in place will cover not only sight and sound, but also such things as heart conditions and diabetic conditions.

Under the existing Railway Act or under section 18, if we can get this legislation passed in time, we will be increasing the requirements for medical examination, and as you pointed out, senator, making it a requirement of the railway to ensure that its employees are in good health.

The intent of clause 35 is to add to that the period that you use. It may be two years, but as people get older it will be reduced to one year. There is always that period in between medical examinations where a condition can deteriorate quickly. The intention of clause 35 is to provide an additional pair of eyes and ears over and above the normal medical examinations that the railways will be doing, and in fact are doing at the moment.

The procedure is that the person concerned, the patient, has to inform his physician that he is in a safety-related position, and if the physician finds a dangerous condition he must report it to the railway medical officer. That is the first point: the physician reports it not to the railway company officer but the railway medical officer, who is also a physician subject to the Hippocratic oath. The question of divulging that information to the railway in general is covered. At the same time, at the request of the CRLA we inserted the provision that the physician should also inform the patient of the notice he has given to the company doctor. So there is no question of doing it behind anyone's back; everyone knows what is going on.

The railway company, through the medical department, can make use of that information to prevent a safety problem. In other words, if an engineer has a particular problem, he may be taken off the main line and put into yard service, where regular hours may make it far easier for him to handle his condition. That information cannot be used for any disciplinary proceedings or any other proceedings whatsoever—and the wording makes that quite clear—except if the employee, or the patient, agrees. There was some question that the railway could initiate disciplinary proceedings and could withhold the information that it was using for those proceedings. The way we have it worded now it can only be done if the patient agrees to it.

I would just like to make one other point about medical reporting. I think it is very important. There has been some thought that the onus should be upon the patient to report his condition, and in a perfect world, yes, I think that would be fine, and I am sure that from time to time it does happen, but

[*Traduction*]

obligatoire de compagnie, payé par la compagnie, tous les deux ans. Au Canadien Pacifique, cet examen est obligatoire à compter de 40 ans. À l'heure actuelle, on a apporté quelques modifications à l'Ordonnance nº 09 qui accroîtront la périodicité de ces examens et qui imposeront à toutes les compagnies ferroviaires de faire subir un examen médical tous les deux ans. Cet examen ne concernera pas que la vue et l'ouïe, mais aussi d'autres éléments comme les troubles cardiaques et le diabète.

En vertu de l'actuelle *Loi nationale sur les chemins de fer*, ou si nous pouvons faire adopter cette législation à temps en vertu de l'article 18, nosu relèverons les exigences pour les examens médicaux et, comme vous l'avez signalé, sénateur, les compagnies ferroviaires en feront une exigence pour s'assurer que leurs employés sont en bonne santé.

L'objet de la disposition 35 est d'y rajouter la période que vous utilisez. Ce peut être deux ans, mais réduit à une année quand les personnes vieillissent. Il y a toujours cette période entre les examens médicaux pendant laquelle l'état de santé de quelqu'un peut se détériorer rapidement. La disposition 35 cherche à fournir une paire d'yeux et d'oreilles additionnels en sus de l'examen médical normal que les compagnies de chemin de fer font actuellement subir.

La procédure est que la personne concernée, le patient, doit informer son médecin qu'il occupe un poste touchant à la sécurité et que si le médecin estime que son état présente un risque, il devrait en faire rapport au médecin de la compagnie ferroviaire. Le premier commentaire à faire ici est que le médecin ne devrait pas informer la compagnie ferroviaire elle-même mais le médecin de la compagnie ferroviaire qui est également soumis au serment d'Hypocrate. Voilà pour ce qui est de la divulgation de ces renseignements. En même temps, à la demande de l'ASCC, nous avons inséré la disposition voulant que le médecin doive également informer le patient de l'avis qu'il a transmis au médecin de la compagnie. Il n'est donc pas question de faire quelque chose dans le dos du patient; chacun sait ce qui est fait.

La compagnie de chemin de fer, par l'intermédiaire de son service médical, peut utiliser ces renseignements pour empêcher que ne se présente un problème de sécurité. En d'autres termes, si un mécanicien de locomotive a un type précis de problème, il se pourrait qu'il soit retiré d'une ligne et affecté à une gare de triage, les heures régulières de travail lui permettant de faire face plus facilement à son état. Il n'est pas possible d'utiliser ces renseignements à des fins disciplinaires ou à n'importe quel autre usage—et le texte est très clair à cet effet—sauf si l'employé, ou le patient, l'accepte lui-même. On s'est interrogé sur le fait que les compagnies de chemin de fer pourraient mettre en route des procédures disciplinaires et ne pas donner les motifs qu'elles utilisent pour prendre ces mesures. Avec la formulation que nous avons retenue, on ne peut plus le faire que si le patient est d'accord.

J'aimerais signaler un autre élément à propos des rapports médicaux—et je crois que c'est très important—concernant la possibilité qu'il incombe au patient de signaler son état. Je crois que ce serait très bien dans un monde parfait et je suis convaincu que cela arrive de temps en temps, mais l'expérience

[*Text*]

experience indicates that, when a person's livelihood is involved, his wages, his salary, he will attempt to conceal his condition.

For example, in western Canada Canadian National had two men operating the cab of a locomotive and one of them collapsed. Luckily, he was not at the controls; the train was on a siding standing still. In that case they were able to get assistance to him and there was no safety problem as it turned out. It transpired that he had a diabetic condition and was being treated for it. When he went for his regular company checkups the urine sample did not show any abnormal sugar content and the company doctor was not able to detect it the condition. In effect, the man was conspiring to conceal his own condition with his physician. We cannot allow that sort of thing to continue. That is the reason for clause 35.

I would like to finish by saying that the wording here is similar to the wording in the Aeronautics Act, section 5.5. As you heard the other day, there are a number of parallel situations in the highway mode, where a doctor must report to the Department of Highways any abnormal medical condition and the person can lose his licence.

That is a bit of background, honourable senators.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I wish to bring to your attention the fact that we are often talking about regulations under clause 18(1)(c). Those regulations do not apply to everyone and anyone joining the railway; they apply only to those people who will fill positions that have been declared to be critical to safe railway operations—for example, engineers, dispatchers and those types of people. They do not apply to everyone, and I think we should see this legislation in that context.

Senator MacDonald (Halifax): I have one question concerning the testimony. Mr. Hainsworth mentioned the consultations with railway management on rule changes. What is the situation under Bill C-105?

Mr. Churcher: We feel that there will be better consultation under Bill C-105. Under clauses 19 and 20, any proposed changes the railways wish to make to their rules have to be given to any interested organization, which is primarily the labour unions, but could even be tank car owners as well. They have to have an opportunity to comment, and those comments, together with the proposed rule changes, have to be forwarded to the minister. So right from the outset, before the proposal comes to the minister, the unions will have had an opportunity to see the proposed change and to make comments on it. The minister, in deciding whether or not to allow this change to take place, can take into account the comments of the unions.

At the same time, we will also have in place a railway safety consultative committee, which, under the bill as you have it at the moment, includes two representatives from the Canadian Railway Labour Association, the umbrella organization for the

[*Traduction*]

révèle que quand les moyens d'existence d'une personne sont touchés, comme son salaire, il essaiera de cacher son état.

Par exemple, nous avons eu un cas de cette nature dans l'Ouest avec le Canadien National. Deux hommes travaillaient dans la cabine d'une locomotive et l'un s'est écroulé. Heureusement, il n'était pas aux commandes et le train était arrêté sur une voie d'évitement. On a pu lui venir en aide et la sécurité n'a pas été en jeu. On a appris par la suite que c'était unn diabétique et qu'il était traité. Quand il a subi son examen médical régulier d'entreprise, l'échantillon d'urine n'a pas révélé de contenu en sucre anormal et la compagnie n'a rien détecté. En vérité, l'homme s'organisait pour cacher son état avec son médecin. Nous ne pouvons pas permettre que ce genre de situation se reproduise. C'est la raison pour laquelle il y a la disposition 35.

J'aimerais terminer en disant que l'énoncé ici est similaire à celui qu'on retrouve à l'article 5.5 de la *Loi sur l'aéronautique*. Comme on vous l'a dit l'autre jour, il y a un certain nombre de situations comparables dans le domaine de la circulation routière où un médecin doit faire rapport au ministère de la Voirie sur tout état médical anormal; en l'occurrence, une personne peut perdre son permis de conduire.

Voilà pour le contexte.

M. Thacker: Monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que nous parlons souvent de réglementation en vertu de la disposition 18(1)*c*). Cette réglementaltion ne s'applique pas à tous ni à toute personne se joignant à une compagnie de chemin de fer. Elle ne s'applique qu'à ceux affectés à des postes qui ont été déclarés critiques pour une exploitation ferroviaire sécuritaire, comme par exemple les mécaniciens de locomotives, les répartiteurs et ce type de personnel. Cela ne s'applique donc pas à tous et je crois qu'il faut garder cela à l'esprit.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai une question sur ce témoignage. M. Hainsworth a parlé des consultations avec la direction des compagnies de chemin de fer sur les changements de statuts. Quelle est la situation en vertu du projet de loi C-105?

M. Churcher: Nous croyons que la consultation serait meilleure dans le cadre du projet de loi C-105. Avec les dispositions 19 et 20, toute modification que les compagnies de chemin de fer proposent et souhaitent apporter à leurs règlements devraient être remises à toutes les organisations intéressées, c'est-à-dire essentiellement aux syndicats, mais ce pourrait être aussi les propriétaires de wagons-citernes. Tous doivent avoir la possibilité de commenter, et ces commentaires, avec les modifications de règlement proposées, doivent être transmis au Ministre. Ainsi, dès le départ, avant que la proposition ne parvienne au Ministre, les syndicats auront eu la possibilité de voir les modifications proposées et de faire leurs commentaires. Le Ministre, quand il décidera d'autoriser ou non ce changement, pourra tenir compte des commentaires des syndicats.

En même temps, les syndicats disposeront d'un comité consultatif sur la sécurité ferroviaire qui, en vertu du projet de loi tel qu'il est en ce moment, comprend deux représentants de l'Association des syndicats des cheminots canadiens, l'organi-

[*Text*]

unions, plus one member from the other unions, such as the machinists, who are not members of the CRLA. They will be participating in this committee, which will be spending a lot of its time looking at proposed regulations and changes and suggesting changes, and probably working in subcommittees to draft the wording itself. We think that there will be a far better, much more improved consultation.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What we have just been told with regard to clause 18 subparagraph (1)(c)(iv) does not reassure me at all. That is the subparagrpah that says that "the Governor in Council may make regulations concerning... the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons"... in the particular positions to which reference is made.

Unless there is jurisprudence that we do not know about, the words that Parliament is being asked to utter here are quite adequate to authorize mandatory testing and the like. Perhaps we could be told what decisions have been made either by the courts or by the Committee for the Scrutiny of Regulations that would prevent the Governor in Council from using that provision in the way to which I refer.

We have to remember that it may not be the intention of the present government to make orders in council for that purpose; however, the present government with its intentions—be they good or bad—may not always be there, and who knows who will be exercising the power delegated by Parliament under this provision? Therefore, we set aside the good intentions of the present minister and his colleagues.

What I want to know is what, in fact, Parliament is authorizing and why the words that are being used here are not to be read as having their plain meaning.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, we specifically asked the Department of Justice to look at this wording and we are advised that, because of the Charter, this wording is so wide that it would not allow us to pass the very detailed regulations that would need to be put in place if drug testing were to be proposed. I am talking of such things as the types of testing procedures; the way of ensuring adequate privacy in the way that samples are taken and the chain of custody procedures that must be taken. For instance, in the United States, every time a sample changes hands, there has to be a signature. Therefore, we must ensure that there is a very strong control on the movement of the sample itself and on the sorts of laboratories and forms of tests that can be used.

Because of the very detailed nature of the regulations, we understand from the Department of Justice that this wording just simply would not allow us to write these things, even if we wished to.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Therefore, you are saying that the Charter would make it impractical?

Mr. Churcher: That is my understanding, yes sir. Also, the Statutory Instruments Act would make it impossible. We just

[*Traduction*]

sation parapluie des syndicats, plus un membre d'un autre syndicat comme les machinistes, qui ne sont pas membres de l'ASCC. Ils participeront à ce comité qui consacrera beaucoup de temps à se pencher sur les règlements et les modifications proposées, suggérant des modifications à apporter et travaillant en sous-comités à la rédaction de ces modifications. Nous sommes d'avis que ce sera là une consultation beaucoup plus sérieuse et nettement améliorée.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce que vous venez de nous dire en ce qui concerne la disposition 18(1)*c*)iv) ne me rassure pas du tout. C'est la disposition qui dit que: Le gouverneur en Conseil peut promulguer des règlements concernant le contrôle ou l'interdiction de la consommation de boissons alcooliques et de drogues par ces personnes, qui occupent les postes auxquels on fait allusion.

A moins qu'il y ait une jurisprudence en la matière que nous ne connaîtrions pas, les termes qu'on demande ici au Parlement d'adopter conviennent tout à fait pour autoriser le dépistage obligatoire, etc. Peut-être pourriez-vous nous dire quelles décisions ont été prises soit par les tribunaux, soit par le Comité sur l'examen minutieux qui empêcheraient le gouverneur en Conseil d'utiliser cette disposition de la façon que j'évoquais.

Nous devons nous souvenir que s'il n'est pas de l'intention du gouvernement actuel de passer des décrets à cette fin; qui sait qui exercera les pouvoirs délégués par le Parlement en vertu de cette disposition. Mettons donc de côté les bonnes intentions du Ministre actuel et de ses collègues.

Ce que je veux savoir, en vérité, est pourquoi le Parlement devrait donner cette autorisation et pourquoi les termes utilisés ici ne doivent pas être pris dans tout leur sens.

M. Churcher: Monsieur le président, nous avons tout particulièrement demandé au ministère de la Justice d'étudier cette formulation et il nous a répondu que, étant donné la Charte, cet énoncé est si vague qu'il ne nous permettrait pas d'adopter les règlement très détaillés qui seraient nécessaires si on devait proposer d'instaurer le dépistage des drogues. Je parle d'éléments comme les types de procédures de dépistage, la façon de garantir correctement la vie privée lors du prélèvement des échantillons et l'ensemble des procédures de garde qu'il faudrait prendre. C'est ainsi que, aux États-Unis, à chaque fois qu'un échantillon change de main, il doit y avoir une signature. Il faudrait donc s'assurer qu'il y ait un contrôle très étroit des mouvements de l'échantillon lui-même et du type de laboratoires, ainsi que des tests dont on pourrait se servir.

Étant donné la nature très détaillée des règlements, nous comprenons d'après ce que nous a dit le ministère de la Justice que cet énoncé ne permettrait tout simplement pas de prévoir tout cela, même si nous le voulions.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites donc que la Charte rendrait cela impraticable?

M. Churcher: C'est ce que j'ai compris. La Loi sur les textes réglementaires ne le permettrait pas non plus. Nous n'avons

[*Text*]

do not have the powers to write the details that would be necessary.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What in the Statutory Instruments Act would prevent you?

Mr. Royer: Each regulation has to be examined by the lawyers of the Privy Council to see whether it meets the various tests under that piece of legislation. That is the authority to make the regulation. They look at the words; they look at whether it is an unusual use of the regulation-making powers, or whether someone has extended the interpretation a little too much. That goes somewhat with the first test. Then there is this Charter aspect to which Mr. Churcher was alluding.

Mr. Chairman, I cannot quote any case law. These words were agreed to following discussions with the drafters and the people that would be called to approve the regulations, together with the Privy Council.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I can well understand that; they are all on the same team. You say "the authority". On the plain meaning of the words, the authority is conferred here.

Senator MacDonald (Halifax): On a point of order, Mr. Chairman, what does Senator Stewart mean by "on the same team"? The Privy Council Office? The Department of Justice?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I mean that they are all on the government side.

Senator MacDonald (Halifax): They are all there to serve the government, but they are not on the same side in the sense you imply.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, I think Senator MacDonald is being partisan.

Senator MacDonald (Halifax): That is the inference I drew from what you just said, Senator Stewart.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, Mr. Chairman. Here we have a group of people who have an aim or a purpose. It is a good aim, and one with which we are all entirely sympathetic, and they are trying to draw up regulations to achieve that aim. They are all on the same team. However, in attempting to achieve that aim, they may do things that are offensive to other persons who are in another situation.

I do not know whether Senator MacDonald has ever had any difficulty with the interpretation of the Income Tax Act, but if that should ever happen, he will find that the Department of Finance and the Department of National Revenue are all on the same team. That is what I mean. I do not think he should be so thin-skinned, unless he has something to conceal.

Senator MacDonald (Halifax): Senator Stewart, I could tell you about the number of times I have been frustrated by the Privy Council Office.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Then you know what I mean. What I am saying is that on the plain words, the authority seems to be conferred here because there does not seem to be any limitation in the language used. However, I do

[*Traduction*]

tout simplement pas les pouvoirs de rédiger les détails du texte qui serait nécessaire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Qu'est-ce qui vous en empêcherait dans la Loi sur les textes réglementaires?

M. Royer: Chaque réglementation doit être examinée par les avocats du Conseil privé pour déterminer si elle satisfait aux diverses exigences de cette loi. C'est l'autorité qui promulgue la réglementation. Ils étudient l'énoncé, déterminent si c'est une utilisation inhabituelle des pouvoirs de réglementation, ou si quelqu'un a poussé l'interprétation un peu trop loin. Cela se fait lors de la première vérification. Vient ensuite ce qui concerne la Charte à laquelle M. Churcher faisait allusion.

Monsieur le président, je ne peux pas citer un cas précis devant les tribunaux. Cet énoncé a été retenu après discussions avec les rédacteurs et les gens à qui il incombera d'approuver la réglementation, en même temps qu'avec le Conseil privé.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je comprends fort bien; ils sont tous du même côté. Vous dites «le pouvoir». Au sens propre du terme, le pouvoir est ici.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Puis-je intervenir, monsieur le président. Qu'entend le sénateur Stewart par «du même côté»? Le bureau du Conseil privé? Le ministère de la Justice?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je veux dire qu'ils sont tous du côté du gouvernement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ils sont tous là pour servir le gouvernement, mais ils ne sont pas du même côté dans le sens où vous l'entendiez.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non, je crois que le sénateur MacDonald est partisan.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ce qui impliquait ce que vous venez de dire, sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non, monsieur le président. Nous avons devant nous un groupe de personnes qui ont un objectif. C'est un bon objectif, que nous trouvons tous tout à fait sympathique, et ils s'efforcent de rédiger des règlements pour atteindre cet objectif. Ils font tous partie de la même équipe. Toutefois, en tentant d'atteindre cet objectif, ils pourraient faire des choses qui nuisent à d'autres personnes qui sont dans une autre situation.

Je ne sais pas si le sénateur MacDonald a déjà éprouvé des difficultés avec l'interprétation de la Loi de l'impôt sur le revenu, mais il se serait aperçu dans ce cas que le ministère des Finances et celui du Revenu national sont du même bord. C'est ce que je veux dire. Je ne crois pas qu'il devrait être si sensible à moins qu'il n'ait quelque chose à cacher.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Sénateur Stewart, je pourrais dire le nombre de fois où j'ai été frustré par le bureau du Conseil privé.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Alors vous savez ce que je veux dire, soit que si on se fie au sens des termes, le pouvoir semble être conféré ici parce qu'il n'y a aucune limitation aux termes utilisés. Je ne sais par contre pas ce que

[*Text*]

not know what is meant by the words "unusual use". Does that mean that it has not been done before? Would the statutory instruments committee rule out a proposed order on the basis that, although it appeared to be authorized by statute, it had not been done before? It seems to me that that would not be the case.

Mr. Churcher: The word "control" there is to permit the setting of levels on drugs and hours of consumption.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, I know what you intend it to mean, but the word "control" has a much wider meaning in common and judicial usage than that.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, this wording would not allow us the sort of details that are essential, such as licensing laboratories. Drug testing, or the analysis of the samples, must be done under highly controlled conditions. In order to do that, it is important to license the specific laboratories and the tests that should be used. This wording will not allow that to happen.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You say you have an opinion on that from the Department of Justice?

Mr. Churcher: Yes, sir.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Is that opinion available to the committee?

Mr. Royer: I think it is the position of the Department of Justice that they do not make opinions available.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So we have to rely on your hearsay. Can you give me an answer?

Mr. Royer: I can only tell you the steps that we have taken to ensure that the words included in this bill meet the Charter and are doing what we intended them to do.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): All right. Now let us turn to clause 35—

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I wonder if Senator Stewart would allow me to put on the record that we went through this process at the standing committee level in the House and assurances were given that, based on the wording and what the words might be interpreted to mean, it is clearly not the intention of the government that 18(1)(*c*)(iv) be used in the manner in which the senator is using it. Perhaps he would accept the argument that, if it were a policy aim to do that, we would have put in it in clear, precise terms, covering all of the vast array of protections possible.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, Mr. Chairman, but I tried to deal with that problem earlier. I have no question about what the intention of the present minister is. However, the law may be in place for 25 years and who knows what some future minister—perhaps in a panic situation—will try to do. That is the sort of thing that I am trying to anticipate here.

[*Traduction*]

vous voulez dire quand vous parlez «d'utilisation inhabituelle». Voulez-vous dire que cela n'a pas été fait auparavant? Est-ce que le Comité sur les textes réglementaires aurait rejeté un décret proposé sur la base que, même s'il semblait autorisé par la loi, cela n'aurait jamais été fait auparavant? Je ne pense pas que ce serait le cas.

M. Churcher: Le terme «contrôle» permet de définir des niveaux sur la consommation de drogues et les heures de consommation.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui, je comprends le sens que vous avez voulu lui donner, mais le terme «contrôle» a un sens beaucoup plus large, à la fois dans le langage courant et au sens juridique.

M. Churcher: Monsieur le président, cette formulation ne nous permettrait pas de préciser les détails qui sont indispensables comme l'octroi de licences à des laboratoires. Le dépistage des drogues, ou l'analyse d'échantillons, doit se faire dans un milieu hautement contrôlé. Pour que ce soit bien le cas, il est important d'autoriser les laboratoires ainsi que les tests à utiliser. La formulation ne le permettrait pas.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites que le ministère de la Justice vous a fait part d'une opinion sur cette question?

M. Churcher: Oui monsieur.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Est-ce que le comité pourrait prendre connaissance de cette opinion?

M. Royer: Je crois que la position du ministère de la Justice est de ne pas divulguer ses opinions.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous devons donc nous en remettre à ce que vous nous dites, à des ouï-dire. Pouvez-vous me répondre?

M. Royer: Je ne peux que vous dire que les étapes que nous avons franchies afin de nous assurer que les termes utilisés dans ce projet n'enfreignent pas la Charge et disent bien ce que nous voulons qu'ils disent.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Très bien. Venons-en maintenant à la disposition 35 . . .

M. Thacker: Monsieur le président, je me demande si le sénateur Stewart me permettrait de préciser, pour le compte rendu, que nous avons suivi ce processus au niveau du Comité permanent de la Chambre et que nous avons obtenu des assurances sur la formulation et sur l'interprétation qu'on pourrait donner aux termes et qu'il n'est pas du tout de l'intention du gouvernement que 18(1)iv)(c) serve de la façon dont vous l'utilisez. Peut-être reconnaîtrez-vous quelque poids à l'argument voulant que s'il s'agissait là d'une politique allant dans ce sens, nous l'aurions dit en termes clairs et précis, qui auraient couvert la vaste gamme des protections possibles.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui, monsieur le président, je me suis efforcé d'aborder ce problème plus tôt. Je n'ai pas de doute sur les intentions du Ministre actuel. Toutefois, la loi pourrait rester en vigueur 25 ans et qui sait ce qu'un ministre, peut-être dans un cas de panique, pourrait faire à l'avenir. C'est ce que j'essaie de prévoir ici.

[*Text*]

Mr. Thacker: That is absolutely fair comment, senator. What we are saying to you is that any regulations drafted to meet the problem would have to be so complex that the other checks and balances in the system, whether the Charter or the statutory regulations committee that has to approve them—all of those parts of the process—would beat them down and they would not be successful.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, now that we are back on this subject, it would be helpful if we could be shown—perhaps not today and not necessarily in oral testimony—how the Charter would, at one specific point, break the chain; how it would be impossible to bring in mandatory or on-the-job drug testing because, at some essential linkage point, it would be impossible under the Charter or under the statutory instruments committee. I think that would be most reassuring.

Senator MacDonald (Halifax): How do you propose that request be accommodated?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): We were told that the situation I have described is, indeed, the factual situation. I assume that the people who gave that advice were not simply running words together, that they went through it and said: "Here is what we could not do; here is a specific step which would be impossible because of this provision in the Charter or this requirement of the Statutory Instruments Act." What I am asking for is an identification of just one of the links that could not be put in place because of the Charter or the Statutory Instruments Act.

Senator MacDonald (Halifax): And you would accept the word of these witnesses?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Oh, yes.

Senator MacDonald (Halifax): You are not asking for a Department of Justice ruling?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, no, you constantly misunderstand, senator. I am asking these people here, not necessarily in oral testimony, to show where they think the Charter or Statutory Instruments Act would make it impossible to use this provision for purposes for which they say it is not intended.

I now want to go to clause 35. I will be quite candid, Mr. Chairman. I find this provision interventionist and collectivist, which is very offensive. It is almost as offensive as having a father confessor required to squeal on those who come before him for assistance.

I am reassured to hear that the employers will be required to have examinations done every two years, but I would have wondered if one year would not have been a better requirement.

In any event, it seems to me that this is really not the sort of provision we ought to have in a free society.

We were told earlier that employees will sometimes conceal their physical condition. I am thinking of a man with diabetes. He may conceal that condition because his livelihood, his wages, his salary may be at stake. Now we will have a situation where a man they suspect has something wrong with

[*Traduction*]

M. Thacker: Votre commentaire est parfaitement justifié, sénateur. Ce que nous vous disons est que pour qu'une réglementation soit rédigée de façon à faire face au problème, elle devrait être si complexe qu'elle ne résisterait pas à l'examen, que ce soit celui des autres tests ou des diverses formules d'équilibre dans le système, par exemple la Charte des droits ou le Comité de réglementation statutaire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, puisque nous y revenons, il serait probablement utile si nous pouvions voir, peut-être pas aujourd'hui et pas nécessairement lors d'un témoignage oral, comment la Charte pourrait, à un point précis, rompre la chaîne; comment il serait impossible d'adopter un règlement sur le dépistage obligatoire des drogues sur le lieu de travail parce que, du fait d'un lien essentiel, ce serait impossible en vertu de la Charte ou des textes réglementaires. Je trouverais cela des plus rassurants.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Comment proposez-vous qu'on traite cette demande?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): On nous a dit que la situation que j'ai décrite est, en fait, la situation réelle. J'imagine que les gens qui ont donné cet avis ne se sont pas contentés de lire l'énoncé mais qu'ils l'ont analysé et ont conclu: «Voici ce que nous ne pourrions pas faire, voici une étape précise qui serait impossible à cause des dispositions de la Charte ou des exigences de la Loi sur les textes réglementaires.» Je demande tout simplement qu'on me précise un de ces liens qu'on ne pourrait pas mettre en place à cause de la Charte ou de la Loi sur les textes réglementaires.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et vous accepteriez les affirmations de ces témoins?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous ne demandez pas une décision du ministère de la Justice?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non, vous comprenez toujours de travers, sénateur. Je demande à ces gens ici présents de nous indiquer, pas nécessairement oralement, en quoi la Charte des droits ou de la Loi sur les textes réglementaires rendraient impossible le recours à cette disposition à des fins pour lesquelles elles ne sont pas prévues.

Je voudrais maintenant revenir à la disposition 35. Je serai franc, monsieur le président, je trouve cette disposition interventionniste et collectiviste, ce qui est très offensant. C'est pratiquement aussi offensant que d'avoir un confesseur qui exigerait de dénoncer ceux qui viennent lui demander de l'aide.

Je suis rassuré d'apprendre que les employeurs devront faire subir des examens médicaux à leurs employés tous les deux ans, mais je me demande s'il n'aurait pas mieux valu que ce soit tous les ans.

De toute façon, il me semble que ce n'est vraiment pas la sorte de disposition que nous devrions avoir dans une société libre.

On nous a dit plus tôt qu'il arrive que les employés cachent leur état de santé. Je pense à un homme qui aurait le diabète. Il pourrait cacher son état parce qu'autrement il pourrait avoir à craindre pour son moyen d'existence, son salaire. Ce que nous verrons maintenant est le cas d'un homme dont on soup-

[*Text*]

him—and perhaps it could be serious—will say, "I cannot go to a doctor because if I go to a doctor the doctor will be required, under clause 35, to report me. So I will just have to pray that I am not dying."

It seems to me that to put anybody in that situation is offensive. I think this is a bad piece of legislation.

As I said, I think the correct approach is to have the employer provide for mandatory examination at shorter intervals. To create a situation where an employee is afraid to go to his physician, because the physician will be required to report in such a way as may endanger his livelihood, wages and salary, is offensive.

I should like to get some reaction to that statement.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I do not think anyone in the Senate or in the House of Commons would deny the fact that this is an intrusion on the historic rights that people always felt they had, and did have. There is no doubt about that. The question is whether, in that balancing of interests in these positions that are important for safety, society should intrude and take additional steps at the expense of individual rights. On balance, we feel that this is reasonable.

I would point out to Senator Stewart that Mr. Justicy Foisy, who inquired into the Hinton disaster, has had every one of his legislative proposals accepted and put into law. This is one of those recommendations.

Just for the senator's information, I am informed that the medicals are required every two years for employees under 50 years of age and every year for those employees over the age of 50.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Is that at present or is that the proposed requirement?

Mr. Thacker: That is the law at present.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yet we were told by witnesses from CP that under the age of 40 they did not have medical examinations.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, I believe the requirement at present is every year up to the age of 50 for both CP and CN employees. Under the new requirements there will be a medical every year for an employee over 50. The period does get shorter at present under the company's requirements.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What will be the requirement at age 39?

Mr. Churcher: Under the new regulations?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes.

Mr. Churcher: Every two years, I believe.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yet you will have a two-year span. You think that is a nice balance of the liberties and various obligations involved. The companies will have examinations every two years, and yet with that broad interval between these examinations you will intrude upon the

[*Traduction*]

çonne qu'il a quelque chose, et peut-être quelque chose de grave, et qui dira, «je ne peux pas aller voir un docteur parce que si j'y vais, celui-ci devra, en vertu de la disposition 35, faire rapport sur mon état de santé. Il me reste juste à prier de ne pas mourir.»

Il me semble offensant de mettre quiconque dans une telle situation. C'est la raison pour laquelle je trouve que c'est une mauvaise législation.

Comme je l'ai dit, je crois que la bonne approche serait que l'employeur prenne en charge un examen médical obligatoire à des intervalles plus courts. Instaurer une situation dans laquelle un employé a peur d'aller voir son médecin, parce que celui-ci devra faire rapport et que cela risque de mettre en danger ses moyens d'existence, ses revenus, est offensant.

J'aimerais obtenir quelques réactions à ceci.

M. Thacker: Monsieur le président, je ne crois pas que quiconque au Sénat ou à la Chambre des communes nie le fait qu'il s'agit là d'une instrusion dans les droits historiques que les gens ont toujours pensé qu'ils avaient, et qu'ils avaient. Il n'y a aucun doute à ce sujet. La question est de savoir, quand on tient compte de l'intérêt public pour ces postes qui sont importants pour la sécurité, s'il faut effectuer cette percée au dépens des droits des individus. Nous croyons, avec cette perspective, que c'est raisonnable.

J'aimerais signaler au sénateur Stewart que toutes les propositions faites par le juge Foisy, qui a mené l'enquête sur le désastre de Hinton, ont été incorporées à la loi. Il s'agit là d'une de ses recommandations.

Pour l'information du sénateur, on m'a dit que les examens médicaux sont exigés tous les deux ans pour les employés de moins de 50 ans et tous les ans pour les employés de plus de 50 ans.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): En est-il ainsi maintenant ou s'agit-il d'une proposition?

M. Thacker: C'est ce qu'exige la loi présentement.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Des témoins du CP nous ont cependant dit qu'en-dessous de 40 ans, il n'y a pas d'examen médical.

M. Churcher: Monsieur le président, je crois que pour l'instant on exige un examen médical tous les ans jusqu'à 50 ans, pour les employés du CN et du CP. La nouvelle exigence imposerait un examen médical annuel pour les employés de plus de 50 ans. Les règlements des compagnies ferroviaires réduisent actuellement cette période.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Qu'en serait-il pour quelqu'un ayant 39 ans?

M. Churcher: Avec la nouvelle réglementation?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui.

M. Churcher: Tous les deux ans je crois.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il y aurait malgré tout un intervalle de deux ans. Vous croyez qu'ils 'agit là d'un bon équilibre entre les libertés et les diverses obligations impliquées. Les entreprises feraient subir des examens médicaux tous les deux ans et, avec cet intervalle si long entre

[*Text*]

confidential relationship between an employee and his private physician. It seems to me that is utterly indefensible.

Mr. Churcher: That is precisely what is done under the Aeronautics Act at the moment. The requirement of two years may be right; it may not be right. In the light of experience we may want to change that. I do not think that the two years is cast in stone. It may very well be we will want to increase the period, but at present the feeling seems to be that two years makes sense.

Senator MacDonald (Halifax): Senator Stewart, are you suggesting that it might be a good idea if these were more frequent and that the employee should go to his own physician?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, no. We are talking about certain mandatory medical examinations. I have no problem with that. An employee has sought a job and must accept the conditions that go with that job, but it seems to me that it ought to be possible for an employee to say, "I have had my examination, my law-required examination, but I am uneasy about something." Perhaps what he is uneasy about has no direct bearing on his ability to perform safely his railway duties. He ought to be able to go to his doctor with the knowledge that if the doctor happens to turn up something else the doctor is not going to report that, because I contend that we are going to have employees who, out of a bit of paranoia, will stay away from private medical practitioners.

Senator MacDonald (Halifax): Let us suppose the railway companies ask the employee to sign an affidavit which states: "Do you know of any condition, directly or indirectly, which may impair the performance of your job". "hich is more offensive, a false oath or a—

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It seems to me that the employee and the physician are in entirely different situations. The physician is not seeking to work for CN or CP. He is very much in the position of a father confessor. The employee takes the responsibility that goes with his job, but not the physician.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, could I bring to the attention of Senator Stewart subclause (3) of clause 35, which states that that information can be used only as the railway considers it necessary in the interest of safe railway operations. It is only to the extent that it might affect safe railway operations that it can be used.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, it does not say that, sir. It says that it considers it necessary; it does not say that it is necessary. This is subjective.

Mr. Thacker: Yes, I can accept that, Senator. Nonetheless, I suppose there would be a test as to whether it would be reasonable, but if the railways were to abuse it, there would be grievances filed immediately, which would bring the railways into line.

[*Traduction*]

les examens, vous vous immisceriez dans la relation confidentielle entre l'employé et son médecin personnel. Cela me semble complètement indéfendable.

M. Churcher: C'est précisément ce que fait la Loi sur l'aéronautique en ce moment. L'exigence de deux ans est peut-être bonne ou peut-être pas. Nous souhaiterons peut-être modifier ce délai à la lumière de l'expérience. Je ne crois pas que la période de deux ans soit coulée dans le béton. Il se peut fort bien que nous voulions augmenter la périodicité, mais il semble pour l'instant que deux ans ait du sens.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le sénateur Stewart, laissez-vous entendre que ce pourrait être une bonne idée si les examens médicaux étaient plus fréquents et si l'employé devait aller voir son médecin personnel?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non certainement pas. Nous parlons de certains examens médicaux obligatoires. Cela ne me pose aucun problème. L'employé qui fait une demande d'emploi doit accepter les conditions qui vont de pair avec ce travail, mais il me semble qu'il devrait être possible pour un employé de dire: «J'ai subi mon examen médical, satisfait à l'examen imposé par la loi, mais il y a quelque chose qui me gêne.» Il est possible que ce qui l'inquiète n'ait pas de lien direct avec son aptitude à réaliser son travail ferroviaire en toute sécurité. Il devrait pouvoir aller voir son médecin en sachant que, si le docteur découvre quelque chose, il ne devra pas en faire rapport, parce que je prétends que nous aurons alors des employés, étant un peu paranoïaques, qui s'abstiendront d'aller voir leur médecin personnel.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Imaginons que des compagnies ferroviaires demandent aux employés de signer une déclaration libellée ainsi: «Avez-vous connaissance d'une situation qui, directement ou indirectement, pourrait nuire à votre performance au travail». Qu'est-ce qui est le plus offensant, un faux serment . . .

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il me semble que l'employé et le médecin se trouvent dans deux situations totalement différentes. Le médecin ne cherche pas à travailler pour le CN ou le CP. Il est proche de la situation d'un confesseur. L'employé assume la responsabilité qui va avec son travail, pas le médecin.

M. Thacker: Monsieur le président, pourrais-je attirer l'attention du sénateur Stewart sur le paragraphe 3 de la disposition 35 qui précise que ces renseignements ne peuvent être utilisés par la compagnie ferroviaire que si elle estime cela nécessaire dans l'intérêt d'une exploitation ferroviaire sécuritaire. On ne peut s'en servir que si ces renseignements affectent une opération ferroviaire sécuritaire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non, ce n'est pas ce qui est dit, monsieur. Le texte dit qu'il l'estime nécessaire; il ne dit pas que c'est nécessaire. C'est subjectif.

M. Thacker: Oui, je le reconnais, monsieur le sénateur. Je suppose néanmoins qu'il y aurait un test pour savoir ce qui est raisonnable. Si les compagnies ferroviaires en abusaient, il y aurait immédiatement des griefs déposés, qui attireraient l'attention sur les compagnies de chemin de fer.

[*Text*]

I believe senators should also read subclause 35.(4), which reads:

> No legal, disciplinary or other proceedings lie against a physician or optometrist for anything done by that physician or optometrist in good faith in compliance with this section.

Subclause 35.(5) then states that the actual information provided pursuant to subclause (1) is privileged and that no person shall be required to disclose it or get evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings. This subclause states that such information is not admissible in any proceeding except as provided by subclause (3) or where the patient consents. That might minimize, to a certain extent, the charging section, which is a violation of our historic personal right.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is quite helpful, but it really does not meet my point in any material way.

Mr. Churcher: If I might, Mr. Chairman, I will also point out that if an engineer is found to have a serious condition, he will not lose his job completely. Every effort is made to find him suitable employment. He may be able to do light duties or he may be able to work in the yard on regular hours, which is in his best interest and in the best interest of his fellow workers. He will not be put on the street; suitable employment will be found for him.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, but I think this witness is the very one who said earlier that people will tend to conceal their conditions, notwithstanding this magnificent treatment.

Mr. Thacker: Senator Stewart, Mr. Barbeau has brought to my attention something I have forgotten, which is that the CRLA, the railway union, has accepted this section as a result of the amendments that the standing committee made, but I appreciate that that does not deal with your point of principle.

The Acting Chairman: Mr. Thacker, the union accepts the good parts of the bill.

Mr. Thacker: I am not saying that it accepts the entire bill, Mr. Chairman; I would not be that presumptuous.

The Acting Chairman: Mr. Churcher, will the railway employee appearance sheet still read the same or will it be changed in any way? That is the sheet that the employee signs and it indicates that he knows the road, that he has had sufficient rest and that he is not under the influence of alcohol. This is the sheet they hang you on.

Mr. Churcher: It will be precisely the same as it is today, sir.

The Acting Chairman: Is subparagraph 18.(1)(*c*)(iv) the part of the bill under which rule G will fall?

[*Traduction*]

Je crois que le sénateur devrait lire également le paragraphe 35(4) qui se lit comme suit:

> Aucune mesure légale ou disciplinaire, ou d'une autre nature ne peut être prise contre un médecin ou un optométriste pour tout acte qu'il a posé de bonne foi en conformité avec cet article.

Le paragraphe 35(5) précise ensuite que les renseignements réellement fournis en conformité avec le paragraphe (1) sont privilégiés et que personne ne devrait pouvoir exiger qu'ils soient divulgués ou utilisés comme preuve lors d'une action juridique, disciplinaire ou d'autre nature. Ce paragraphe précise que ce type de renseignement n'est pas admissible dans le cadre d'une poursuite quelconque, si ce n'est dans le cas prévu dans le paragraphe (3) ou quand le patient y consent. Cela pourrait minimiser, dans une certaine mesure, l'article qui permet de poursuivre et qui est une violation des droits historiques de la personne auxquels nous sommes habitués.

Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est utile à savoir, mais cela ne répond pas de façon concrète à ce qui me préoccupe.

M. Churcher: Je voudrais, monsieur le président, signaler également que si on constate qu'un mécanicien de locomotive est en mauvais état de santé, il ne perdra pas totalement son emploi. En l'occurrence, on fait tous les efforts possibles pour trouver un autre emploi qui lui convienne. Il se peut qu'il puisse travailler à un emploi moins dur ou qu'on puisse l'affecter à la gare de triage à des heures régulières, ce qui serait au mieux de ses intérêts et de ceux de ses collègues de travail. Il ne serait pas mis à la rue; on lui trouvereait un emploi qui lui conviendrait.

Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui, mais je crois que le témoin qui vient de parler est bien celui qui nous a dit plus tôt que les gens ont tendance à cacher leur état de santé, malgré ce traitement magnifique.

M. Thacker: Sénateur Stewart, M. Barbeau vient d'attirer mon attention sur quelque chose que j'avais oublié, à savoir que l'ASCC, le syndicat des cheminots, a accepté cet article à la suite des modifications que le Comité permanent a apportées, mais je réalise que cela ne répond pas à votre question de principe.

Le président suppléant: M. Thacker, le syndicat accepte les bonnes parties de ce projet de loi.

M. Thacker: Je ne dis pas qu'il accepte tout le projet de loi, monsieur le président. Je ne serais pas aussi présomptueux que cela.

Le président suppléant: M. Churcher, est-ce que la feuille de route d'un cheminot se lirait encore de la même façon ou serait-elle modifiée? C'est la feuille que signe l'employé et qui précise qu'il connaît l'itinéraire, qu'il s'est suffisamment reposé et qu'il n'est pas sous l'influence de boissons alcooliques. C'est le document avec lequel ils vous tiennent.

M. Churcher: Ce document resterait exactement le même, Monsieur.

Le président suppléant: Est-ce que la règle G tombe dans le cadre du sous-alinéa 18(1)iv)?

[*Text*]

Mr. Churcher: This is the one that allows us to continue rule G, sir, yes.

The Acting Chairman: The last part of rule G says "subject to call". What does that mean? Most employees on the railroad work spare board service, or pool service, and this newspaper ad that I have in hand says that the staff of the CNR is on call 24 hours a day and is available on two hour's notice. What does "subject to call" mean, in your opinion, sir?

Mr. Churcher: It will vary from condition to condition, Mr. Chairman. I know that you are pointing out that people bucking the spare board do not know precisely when they are going to be called in for duty. As you know, people will call in to see whether they can find out when they are to report to work and will regulate their personal lives accordingly. Sometimes they may be caught out, if they find, for example, that they will be called to work at twelve midnight and go to have a couple of beers at mid-day. This is a point Justice Foisy brought up in his report and we hope we can achieve some positive results with respect to work scheduling.

The Acting Chairman: Will this bill apply to spare board personnel?

Mr. Churcher: Yes, it will.

The Acting Chairman: Suppose that you are a railroader and all of a sudden you get busy on the Sarnia-Toronto run, where they use eight or 10 crews in an hour to an hour and a half. What happens then?

Mr. Churcher: The hours of rest regulation that was brought in in April of 1987 covers this sort of situation quite clearly, Mr. Chairman. If a person has been on duty for eight hours, he must have at least six hours of rest before he starts another tour of duty. If he has been working between eight and 10 hours, I believe he must have eight hours rest. This regulation cannot be broken.

The Acting Chairman: That may be the case now because the railways are not busy. In the event of war, for example, when they really start to move, what will happen?

Mr. Churcher: The same regulations will apply, Senator; the workers must have their rest. If the railways try to get around the rule, they will be in contravention of the legislation.

The Acting Chairman: You are pretty naive, sir; I have been around a while. Rule 104 says that the safe course must be taken and that no risk must be run. That is the one they say you violated.

Mr. Churcher: I do not think that rule takes precedence over the hours of rest regulation, Senator.

The Acting Chairman: I regret to say that I have spoken to the employees and they do not agree; they say the same thing that applied 20 years ago applies today.

[*Traduction*]

M. Churcher: C'est bien celui qui nous permet de continuer à appliquer la règle G, oui Monsieur.

Le président suppléant: La dernière partie de la règle G dit «sur appel». Qu'est-ce que cela signifie? La plupart des employés des compagnies de chemin de fer travaillent sur appel ou en pool. Cette annonce publiée dans un journal, que j'ai en main, indique que le personnel du chemin de fer du Canadien National est sur appel 24 heures par jour et disponible à deux heures d'avis. Qu'est-ce que, à votre avis, «sur appel» signifie?

M. Churcher: Cela varie d'une situation à l'autre, monsieur le président. Je sais que vous pensez aux personnes qui sont sur appel et qui ne savent pas précisément quand on va les faire rentrer au travail. Ainsi que vous le savez, les gens appellent pour essayer de savoir quand ils doivent se présenter au travail et organisent leur vie personnelle en conséquence. Il arrive qu'ils soient pris par surprise en découvrant qu'on les appellera au travail à minuit alors qu'ils sont allés prendre quelques bières au milieu de la journée. C'est un point que le juge Foisy a signalé dans son rapport et nous espérons qu'il sera possible d'améliorer la planification du travail.

Le président suppléant: Est-ce que ce projet de loi s'appliquera aux réservistes?

M. Churcher: Oui, il s'appliquera.

Le président suppléant: Imaginons que vous soyez un itinérant et que vous soyez tout d'un coup affecté sur l'itinéraire Sarnia-Toronto où on utilise de 8 à 10 équipes sur une période d'une heure à une heure et demie. Que se passe-t-il alors?

M. Churcher: La réglementation sur les heures de repos qui a été adoptée en avril 1987 couvre ce type de situation de façon très claire, Monsieur le président. Si une personne a été en service pendant huit heures, elle doit avoir au moins six heures de repos avant de prendre un autre tour de service. Si elle a travaillé entre huit et dix heures, je crois qu'elle doit prendre au moins huit heures de repos. On ne veux pas transgresser la réglementation.

Le président suppléant: Ce pourrait être le cas maintenant parce que les compagnies de chemin de fer ne sont pas occupées. Dans le cas d'une guerre, par exemple, que se passerait-il quand elles sont surchargées?

M. Churcher: La même réglementation s'appliquerait, monsieur le sénateur; les travailleurs doivent prendre leur repos. Si les compagnies ferroviaires essayaient de contourner le règlement, elles contreviendraient à la loi.

Le président suppléant: Vous êtes passablement naïf, Monsieur: j'en ai vu pas mal. La règle 104 dit qu'il faut suivre la marche sûre sans prendre de risque. C'est cette règle qu'ils disent que vous avez violée.

M. Churcher: Je ne crois pas que ce règlement ait préséance sur la réglementation des heures de repos, monsieur le sénateur.

Le président suppléant: Je regrette de dire que je me suis entretenu avec les employés et qu'ils ne sont pas d'accord; ils disent que ce qui était valable il y a vingt ans l'est encore aujourd'hui.

[*Text*]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Reference was made earlier, Mr. Chairman, to new requirements with regard to medical examinations. There may be medical examinations for every employee, as I understand it, who would be in these positions. Under what clause of the bill do those requirements appear?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, they are currently being drafted under the existing Railway Act and they will be part of a revised order 09. But if this legislation is implemented before that time, they will be put under clause 18, subparagraph 18.(1)(*c*)(iii).

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): When will we be able to see those regulations? We are proceeding now on faith.

Mr. Churcher: I do not know where they stand, Senator, they have not yet gone to the Privy Council office. There are still some consultations to be carried out with the railways and the unions. This is being handled by the National Transportation Agency.

The Acting Chairman: There being no further questions, on behalf of the committee I would like to thank you, Mr. Thacker, and the employees of the Department of Transport. I believe Senator Stewart requested additional information, and that is the only point I would like to raise at this time.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I believe they agreed that they were going to give us at least a piece of paper showing the problems that would be incurred in introducing drug testing under the provisions we were discussing, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: That concludes today's meeting.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): On a évoqué plus tôt, monsieur le président, les nouvelles exigences en ce qui concerne les examens médicaux. Il pourrait y avoir un examen médical pour chaque employé, si je comprends bien, qui occupe ce genre de postes. Dans quelle disposition du projet de loi ces exigences apparaissent-elles?

M. Churcher: Monsieur le président, elles sont en cours de rédaction en vertu de la loi actuelle sur les chemins de fer et seront partie intégrante d'une ordonnance nº 09 révisée. Si cette législation entre en vigueur avant ce moment, elles seront couvertes par la disposition 18, sous-alinéa 18(1)iii).

Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Quand pourrons-nous lire ce règlement? Nous sommes obligés pour l'instant de nous en remettre à ce que vous nous dites.

M. Churcher: Je ne sais pas où en est la rédaction, monsieur le sénateur, mais les textes ne sont pas encore au Bureau du Conseil privé. Les consultations avec les compagnies de chemin de fer et les syndicats sont toujours en cours. C'est l'Office national des transports qui s'en occupe.

Le président suppléant: Puisqu'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais vous remercier, M. Thacker et les employés du ministère des Transports, au nom des membres du comité. Je crois que le sénateur Stewart a demandé des renseignements additionnels et c'est le seul point que j'aimerais soulever maintenant.

Sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je crois qu'ils ont accepté de nous transmettre au moins un document qui mettrait en évidence les problèmes que soulèverait l'adoption du dépistage des drogues en vertu des dispositions dont nous avons parlées, monsieur le président.

Le président suppléant: Cela met un terme à la réunion d'aujourd'hui.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Jack Gaum, Director, Transportation of Disabled Persons.

From the Brotherhood of Locomotive Engineers:

Mr. George Hainsworth, Vice Chairman, National Legislative Board.

From the Canadian Labour Congress:

Mrs. Linda Wilcott, Research and Programme Developer, Educational Services;

Mr. Émile Vallée, Executive Assistant to the President.

From the Canadian Union of Public Employees:

Mr. Gord Johnson, Director, Broadcast Division;

Mr. L. Erlichman, Research Director for Canada, International Association of Machinists.

From the Department of Transport:

Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface Group;

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate;

Mr. Paul Royer, Department of Justice (attached to the Department of Transport).

Du ministère des Transports:

M. Jack Gaum, directeur, Transport des personnes handicapées.

De la Fraternité des ingénieurs de locomotives:

M. George Hainsworth, vice-président, Conseil législatif national.

Du Congrès du travail du Canada:

Mme Linda Wilcott, chargée de recherche et élaboratrice de programme, Services éducatifs;

M. Émile Vallée, adjoint exécutif de la présidente.

Du Syndicat canadien de la fonction publique:

M. Gord Johnson, directeur, Division Radio-Télévision.

M. L. Erlichman, directeur des recherches pour le Canada, Association internationale des machinistes.

Du ministère des Transports:

M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface;

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire;

M. Paul Royer, ministère de la Justice (délégué au ministère des Transports).

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament 1986-87-88

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman (Acting):
The Honourable CHARLES TURNER

Tuesday, July 5, 1988
Wednesday, July 6, 1988

Issue No. 33

Third and last proceedings on:

Bill C-105, The Railway Safety Act

TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
ELEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature 1986-1987-1988

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président par intérim:
L'honorable CHARLES TURNER

Le mardi 5 juillet 1988
Le mercredi 6 juillet 1988

Fascicule nº 33

Troisième et dernier fascicule concernant:

Projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire

DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
ONZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

29580—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Chairman (Acting)*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*Murray, P.C. (or Doody)
Bell	Robertson
Bonnell	Spivak
Davey	Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*)
Macdonald (*Cape Breton*)	Stewart (*Antigonish-Guysborough*)
MacDonald (*Halifax*)	Turner
*MacEachen, P.C. (or Frith)	van Roggen

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Bonnell substituted for that of the Honourable Senator Langlois. (*July 5, 1988*)

The name of the Honourable Senator Steuart substituted for that of the Honourable Senator Olson. (*July 6, 1988*)

The name of the Honourable Senator Robertson substituted for that of the Honourable Senator Macquarrie. (*July 6, 1988*)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

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

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président (intérimaire): L'honorable Charles Turner
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*Murray, c.p. (ou Doody)
Bell	Robertson
Bonnell	Spivak
Davey	Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*)
Macdonald (*Cape Breton*)	Stewart (*Antigonish-Guysborough*)
MacDonald (*Halifax*)	Turner
*MacEachen, c.p. (ou Frith)	van Roggen

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Bonnell substitué à celui de l'honorable sénateur Langlois. (*le 5 juillet 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur Steuart substitué à celui de l'honorable sénateur Olson. (*le 6 juillet 1988*)

le nom de l'honorable sénateur Robertson substitué à celui de l'honorable sénateur Macquarrie. (*le 6 juillet 1988*)

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, June 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 1er juin 1988:

«Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyé par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 5 JUILLET 1988
(59)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président par intérim).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Stewart (*Antigonish-Guysborough*), et Turner. (4)

Également présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: Me Jean-Daniel Bélanger, avocat; *de la Division des sciences et de la technologie:* M. John Christopher, attaché de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1er juin 1988 poursuit son étude du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Le président dépose une lettre de M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, datée du 28 juin 1988 et adressée au Greffier du Comité.

le 28 juin 1988

Monsieur André Reny
Greffier du Comité permanent du Sénat
sur les transports et les communications
Immeuble Victoria, Pièce 313
140, rue Wellington
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Lors de notre parution devant le Comité le 21 juin dernier pour discuter du projet de loi C-105, le Sénateur Stewart s'est dit intéressé à connaître l'incidence des défaillances d'équipement mettant en cause des wagons appartenant aux États-Unis sur les lignes de chemin de fer du Canada. L'Office national des transports vient de publier des statistiques sur les déraillements causés par l'équipement. Ainsi, environ 23 p. 100 des accidents de ce genre qui se sont produits chez CN Rail et CP Rail en 1986 mettaient en cause des wagons immatriculés aux États-Unis.

Ce pourcentage peut être relié au nombre de wagons américains se trouvant sur les chemins de fer canadiens à un moment donné, mais un tel chiffre ne nous permet pas de tirer

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 5, 1988
(59)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Stewart (*Antigonish-Guysborough*) and Turner. (4)

In attendance: From the Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Divison: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer; *Science and Technology Division:* Mr. John Christopher, Research Officer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

The Chairman tabled a letter dated June 28, 1988 from Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, to the Clerk of the Committee.

Ottawa, Ontario
K1A 0N5
June 28, 1988

Mr. André Reny,
Clerk of the Senate Standing Committee
on Transport and Communications,
Victoria Building, Room 313,
140 Wellington Street,
Ottawa, Ontario.

Dear Mr. Reny:

During our appearance before the Committee on June 21 to discuss Bill C-105, Senator Stewart requested information on the incidence of equipment failures on Canadian rail lines involving U.S.-owned freight cars. The National Transportation Agency has now provided statistics on equipment related derailments which indicates that approximately 23 percent of this type of accident on CN Rail and CP Rail in 1986 involved freight cars of U.S. registration.

While this percentage is not inconsistent with the number of U.S. cars which may be on Canadian rail lines at any given time, it is impossible to reach any conclusion about quality of

de conclusions sur la qualité de l'entretien et de l'inspection de l'équipement. L'immatriculation américaine ne signifie pas, par exemple, qu'un wagon vient tout juste d'entrer au Canada avant un déraillement. Il arrive fréquemment que le wagon américain ait été temporairement affecté à des opérations canadiennes ou qu'il soit entré au Canada à une extrémité du réseau et qu'il ait parcouru plusieurs milliers de kilomètres avant de connaître une défaillance. De même, l'équipement appartenant au Canada et mêlé à un accident peut être tout juste de retour au Canada après un long échange avec les chemins de fer des États-Unis. Quoi qu'il en soit, la compagnie de chemin de fer a la responsabilité de voir à ce que les wagons soient en bon état de fonctionnement avant de les faire rouler.

Pour répondre de façon plus détaillée au Sénateur Stewart, il faudrait faire une étude approfondie des fiches de parcours de tout équipement ayant causé des déraillements depuis plusieurs années, ainsi qu'une analyse de la proportion moyenne des wagons canadiens par rapport aux wagons américains sur les voies ferrées canadiennes au cours de la période visée par cette étude. Je suis certain que le Sénateur comprendra que nous ne pouvons procéder à une telle étude dans le temps dont nous disposons.

Le personnel responsable de la réglementation l'ONT surveille de près les statistiques sur les accidents pour repérer tout signe de détérioration dans l'un ou l'autre des aspects du réseau ferroviaire. Il n'ignore pas que le nombre d'employés des chemins de fer travaillant dans le domaine de l'inspection des wagons diminue sans cesse, et que cette diminution s'explique principalement par l'adoption de nouvelles techniques qui ont amélioré la fiabilité de l'équipement et qui permettent de déceler automatiquement les défaillances d'équipement.

Une question a également été soulevée par le Sénateur Turner quant au nombre actuel d'inspecteurs de la sécurité des chemins de fer en Ontario. L'ONT nous a informé que le Directeur de la région de l'Ontario disposait du personnel suivant:

SECTEUR	PERSONNEL
—Équipement/génie/opérations	11
—Produits dangereux	5
—Enquête sur les accidents	1

Je me ferai un plaisir de répondre aux membres du Comité qui aimeraient en savoir plus long sur la sécurité des opérations relatives aux chemins de fer du Canada.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

V. W. Barbeau

M. Churcher fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

L'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*) propose,

Que la lettre du 4 juillet signée par M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, ministère des Transports adressée au Greffier du Comité soit imprimée en annexe.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 05 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

maintenance and inspection of equipment on the strength of this number alone. For instance, U.S. registration does not guarantee that a freight car had just entered Canada prior to derailment. In many instances, the U.S. car may have been temporarily assigned to Canadian operations or may have entered Canada at one end of the system and travelled several thousand kilometres before failing. As well, Canadian-owned equipment involved in an accident may have just returned to Canada following a lengthy interchange with U.S. railways. In any event, there is a responsibility on the part of the operating railway to ensure that the cars are in proper condition before they move.

A meaningful response to Senator Stewart's request would require a thorough study of the trip records for all equipment involved in derailments for a number of years, along with an analysis of the average ratio of Canadian to U.S.-owned freight cars on Canadian railways during the period under study. I am sure that the Senator will understand that it is not possible to do this in the time available.

The regulatory staff of the NTA closely monitor accident statistics to determine if there are signs of deterioration in any aspect of the railway system. The regulators are aware of the continuing reduction in the number of railway operating employees which, in the area of freight car inspection, is largely related to the adoption of new technology which has improved the reliability of equipment and introduced automated detection of equipment failures.

A question was also raised by Senator Turner with respect to the number of railway safety inspectors currently working in Ontario. The NTA have advised that the Director of the Ontario Region has the following staff:

DISCIPLINE	STAFF
—Equipment/Engineering/Operations	11
—Dangerous Commodities	5
—Accident Investigation	1

If the members of the Committee have any further questions with respect to the safety of Canadian railway operations, please do not hesitate to contact me.

Yours sincerely,

V. W. Barbeau

Mr. Churcher made a statement and, together with the other witness, answered questions.

The Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*) moved—

That the letter dated July 4, 1988 from Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Department of Transport, to the Clerk of the Committee be printed as an appendix.

Following debate,

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

The Committee adjourned at 10:05 a.m.

LE MERCREDI 6 JUILLET 1988
(60)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 16 h 00, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président par intérim).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Davey, MacDonald (*Halifax*), Spivak, Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*), Stewart (*Antigonish-Guysborough*), et Turner. (7)

Également présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: Me Jean-Daniel Bélanger, avocat; *de la Division des sciences et de la technologie:* M. John Christopher, attaché de recherche et M. Raymond du Plessis, légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire; et

Me Paul Royer, avocat.

De l'Association médicale canadienne:

M. D. A. Geekie, directeur des communications et relations gouvernementales.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1er juin 1988, poursuit son étude du Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

M. Churcher fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Geekie fait une déclaration et répond aux questions.

Le Comité entreprend son étude article par article du Projet de loi C-105.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que le titre et l'article 1 soient différés à plus tard.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 2 à 17 soient adoptés.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*) propose,

Que la version anglaise du Projet de loi soit modifiée en retranchant la ligne 9 de la page 15 et en la remplaçant par ce qui suit:

(iv) prohibiting the

Après débat, et avec le consentement unanime, l'amendement est retiré.

WEDNESDAY, JULY 6, 1988
(60)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:00 p.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Bonnell, Davey, MacDonald (*Halifax*), Spivak, Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*), Stewart (*Antigonish-Guysborough*) and Turner. (7)

In attendance: From the Library of Parliament, Research Branch, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer; *from the Science and Technology Division:* Mr. John Christopher, Research Officer; and Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel of the Senate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate; and

Mr. Paul Royer, Lawyer.

From the Canadian Medical Association:

Mr. D. A. Geekie, Director of Communications and Government Relations.

Pursuant to its Order of Reference dated June 1, 1988, the Committee resumed its consideration of Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof.

Mr. Churcher made a statement and, together with his fellow witnesses, answered questions.

Mr. Geekie made a statement and answered questions.

The Committee began clause-by-clause consideration of Bill C-105.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That consideration of the title and clause 1 be postponed.

Following debate,

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

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 2 to 17 carry.

Following debate,

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

The Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*) moved—

That the English version of the Bill be amended by striking out line 9 at page 15 and substituting therefor:

"(iv) prohibiting the".

Following debate, and with unanimous consent, the amendment was withdrawn.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 19 à 34 soient adoptés.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*) propose,

Que l'article 35 du Projet de loi C-105 soit modifié en remplaçant les lignes 16 à 21 par ce qui suit:

«35.(1) Le titulaire d'un poste, au sein d'une compagnie de chemin de fer, classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire en application de l'alinéa (18(1)*b*) est tenu de passer un examen médical—notamment d'acuité auditive et visuelle—annuel organisé par la compagnie.

(2) Le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient occupe un tel poste doit, si à son avis»

b) Changer les numéros de paragraphes ainsi que de présentation des renvois qui en découlent.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 36 à 43 soient adoptés.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 44 à 51 soient adoptés.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que les articles 52 à 120 soient adoptés.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Spivak propose,

Que l'article 1 soit adopté.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Spivak propose,

Que le titre soit adopté.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que conformément à l'article 79 du Règlement, le président fasse rapport du Projet de loi C-105 tel que modifié comme 11ième rapport du Comité.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 19 to 34 carry.

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

The Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*) moved—

That clause 35 of Bill C-105 be amended by:

(*a*) striking out lines 20 to 26 and substituting therefor:

"35.(1) A person who holds a position in a railway company that is declared by regulations made under paragraph 18(1)(*b*) to be a position critical to safe railway operations (referred to in this section as a "designated position") shall undergo a company-sponsored medical examination (including audiometric and optometric examination) at least every twelve months.

(2) Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient is a person described in subsection (1), the"

(*b*) renumbering subclauses (2) to (5), and any cross-references to subclauses (2) to (5), accordingly.

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

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 36 to 43 carry.

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

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 44 to 51 carry.

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

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That clauses 52 to 120 carry.

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

The Honourable Senator Spivak moved—

That clause 1 carry.

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

The Honourable Senator Spivak moved—

That the title carry.

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

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That in accordance with Rule 79, the Chairman report on Bill C-105, as amended, as the eleventh report of the Committee.

À 17 h 25 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

The Committee adjourned at 5:25 p.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Tuesday, July 5, 1988

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

TENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-131, An Act to amend the National Transportation Act, 1987, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, June 28, 1988, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président par intérim

CHARLES TURNER

Acting Chairman

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mardi 5 juillet 1988

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

DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-131, Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 28 juin 1988, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président par intérim

CHARLES TURNER

Acting Chairman

Thursday, July 7, 1988

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

ELEVENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, June 1st, 1988, examined the said Bill and has agreed to report the same with the following amendment:

Page 33, clause 35:

(*a*) Strike out lines 20 to 26 and substitute the following:

"35.(1) A person who holds a position in a railway company that is declared by regulations made under paragraph 18(1)(*b*) to be a position critical to safe railway operations (referred to in this section as a "designated position") shall undergo a company-sponsored medical examination (including audiometric and optometric examination) at least every twelve months.

(2) Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient is a person described in subsection (1), the"

(*b*) Renumber subclauses (2) to (5), and any cross-references to subclauses (1) to (5), accordingly.

Respectfully submitted,

Le président par intérim

CHARLES TURNER

Acting Chairman

Le jeudi 7 juillet 1988

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

ONZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 1er juin 1988, étudié ledit projet de loi et a convenu d'en faire rapport avec l'amendement suivant:

Page 33, article 35:

a) Remplacer les lignes 16 à 21 par ce qui suit:

«35.(1) Le titulaire d'un poste, au sein d'une compagnie de chemin de fer, classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire en application de l'alinéa 18(1)*b*) est tenu de passer un examen médical—notamment d'acuité auditive et visuelle—annuel organisé par la compagnie.

(2) Le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient occupe un tel poste doit, si à son avis»

b) Changer les numéros de paragraphes ainsi que de présentation des renvois qui en découlent.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, July 5, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Charles Turner (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: Honourable senators, appearing before our committee today from the Department of Transport we have Mr. Colin Churcher who is the Director General of Railway Safety and Mr. Dick McNeil, Director of Special Projects, Railway Safety.

Mr. Churcher, do you have an opening statement?

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman. First, I would like to apologize on behalf of Mr. Victor Barbeau, who is unable to be here this morning. Mr. Barbeau is the Assistant Deputy Minister—Surface. Unfortunately, Mr. Barbeau had a previous engagement in Vancouver that he could not cancel.

Mr. Chairman, when we met last Wednesday there was some discussion about two points in the legislation: One was clause 18 and, specifically, whether there would be power to initiate a program of drug testing under that clause. Also, there was further discussion on clause 35, the medical reporting clause.

As requested, we prepared a note on the legal aspects of clause 18. The note was signed by Mr. Victor Barbeau and addressed to Mr. André Reny, the Clerk of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, and a copy was sent to Senator Stewart. Mr. Chairman, we are really at your disposal as to how we should proceed with this matter.

The Acting Chairman: Senator Stewart?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Thank you, Mr. Chairman. As we have just been told, there is a letter signed by Mr. V.W. Barbeau, written on July 4, 1988, a copy of which I received last night. I read that letter and I must say that it seems to cover in a satisfactory way the point that was of concern at our last meeting. I would therefore suggest that the letter be appended to the record of this day and that we now pass on from that point of discussion.

The Acting Chairman: I take it you have no objections to that action, Mr. Churcher?

Mr. Churcher: That is correct, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: Honourable senators, is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

(*For text of letter, see Appendix .*)

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 5 juillet 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, saisi du projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier ledit projet de loi.

Le sénateur Charles Turner (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, le Comité accueille aujourd'hui, du ministère des Transports, M. Colin Churcher, directeur général de la Sécurité ferroviaire, et M. Dick McNeil, directeur des Projets spéciaux, également de la Sécurité ferroviaire.

Monsieur Churcher, désirez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports: Monsieur le président, je vous remercie. Je tiens d'abord à présenter des excuses au nom de M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Surface, qui malheureusement avait un autre engagement à Vancouver qu'il ne pouvait annuler.

Monsieur le président, lorsque nous nous sommes vus mercredi dernier, il a été question de deux points du projet de loi: l'article 18, pour savoir s'il conférait le pouvoir de mettre en place un programme de dépistage des drogues, et l'article 35 concernant les avertissements médicaux.

Tel qu'on nous l'a demandé, nous avons rédigé une note concernant l'aspect juridique de l'article 18 du projet de loi. Elle est signée par M. Victor Barbeau et adressée à M. André Reny, greffier du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Par ailleurs, copie en a été transmise au sénateur Stewart. Monsieur le président, je vous laisse le soin de décider comment nous devrions aborder la question.

Le président suppléant: Sénateur Stewart?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je vous remercie, monsieur le président. Effectivement, j'ai reçu hier soir une lettre signée par M. Barbeau en date du 4 juillet 1988. Je l'ai lue et j'avoue qu'elle semble faire réponse au point qui nous préoccupait lors de la dernière séance. Je propose donc que cette lettre soit jointe au procès-verbal d'aujourd'hui et que nous passions maintenant à un autre sujet.

Le président suppléant: Je présume que vous n'y voyez pas d'objection, Monsieur Churcher?

M. Churcher: Aucune, monsieur le président.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Proposition adoptée.

(*Se reporter à l'annexe pour le texte de la lettre*)

[*Text*]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The other matter at issue was with respect to clause 35, and I still have very serious problems in that regard. We have not yet been told precisely what kind of examination the employer will be required to assure. As I understand it, these examinations will be required by regulations, but the regulations have not been discovered to the committee. On the other hand, we are being asked to go so far as to require medical doctors to breach their confidence with their patients.

Mr. Chairman, it seems to me that the second step is a very serious one. It might be justified if the requirements regarding the medical examinations were very stringent. However, to put this very serious obligation on a medical doctor when the requirements, insofar as the employers are concerned, seem likely to be fairly lax, in my opinion is not sustainable. Perhaps we could be told more about what the regulations will contain. As I imply, that might help us over this point.

Mr. Churcher: Senator, the current regulations for medical examinations are covered under General Order 09 which was prepared by the former CTC, which is now the National Transportation Agency. These regulations are in the process of being revised. Formerly they covered only requirements for vision and hearing. They are now being revised and will have a requirement to extend the vision and hearing requirements to cover a number of other things such as cardiovascular conditions, diabetic conditions and those sorts of things. They will also specify the periods at which examinations must take place.

Mr. Chairman, I have managed to obtain a draft copy of this document from the National Transportation Agency. It is a working document and, for that reason, I would hesitate to circulate it, because, for a start, it has not been translated and consultation is still going on. Therefore I would hate to give you the wrong impression that what I am giving you is the final word. However, what it does contain is a requirement that:

> Every individual have a medical examination before entering the service.

This is, of course, for those individuals who are in a safety-related position. It also requires that:

> Every individual must be re-examined at two-year intervals, or before returning to work after an illness, injury or an operation if the chief medical officer deems it necessary.

Therefore there is a basic two-year examination, plus a number of other occasions when a medical examination would have to be undertaken more frequently.

In addition, the requirements specify that the individual should be examined more frequently at the discretion of the chief medical officer. In my opinion, the reason for this is very important. First, the question is: Why two years? In the consultations that led up to the draft being completed to this stage, that question was raised: Should it be two years, three years one year or six months? There was a great deal of discussion among the medical people and there was that range of opinion. In the end it was decided that two years would be a reasonable minimum, and the reason for choosing two years was that the regular medical check-up is seen as a method of

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il reste à résoudre le problème suscité par l'article 35 du projet de loi qui me préoccupe beaucoup. Nous ne savons toujours pas avec exactitude quel genre d'examen l'employeur sera tenu d'assurer. Si j'ai bien compris, les examens seront exigés par règlement, mais le Comité n'a toujours pas réussi à mettre la main sur le règlement comme tel. Par contre, on nous demande d'aller jusqu'à exiger des médecins qu'ils trahissent le secret professionnel.

Monsieur le président, on ne saurait prendre une telle mesure à la légère. Elle pourrait se justifier si les exigences relatives aux examens médicaux étaient très strictes. Cependant, comment peut-on imposer une oblilgation aussi lourde au médecin lorsque l'employeur s'en tire vraisemblablement à bien meilleur compte? Peut-être pourrait-on en savoir davantage au sujet du règlement, ce qui nous aiderait peut-être à comprendre.

M. Churcher: Sénateur, les exigences actuelles à ce chapitre relèvent de l'ordonnance générale 09 préparée par l'ancienne CCT, devenue l'Office national des transports. Nous sommes en train de réviser ces règles. Auparavant, elles n'exigeaient que des examens de la vue et de l'ouïe. Désormais, elles s'appliqueront également, entre autres, à l'appareil cardiovasculaire et au dépistage du diabète. Elles préciseront également la fréquence des examens.

Monsieur le président, j'ai réussi à mettre la main sur une ébauche du document à l'Office national des transports. Il s'agit d'un document de travail, de sorte que je n'oserais pas le faire circuler car il n'est même pas traduit et les consultations ne sont pas terminées. Je ne voudrais donc pas vous donner l'impression qu'il s'agit du texte définitif. Cependant, il précise que:

> Le nouvel employé devra subir un examen médical avant d'entrer en fonction.

Il s'agit bien sûr d'employés qui occupent un poste où la sécurité est en jeu. Le document précise également que:

> L'employé devra subir un examen de rappel tous les deux ans ou avant de retourner au travail après une maladie, une blessure ou une chirurgie, si le chef du service médical le juge nécessaire.

Donc, un examen de base a lieu tous les deux ans, conjugué à certains autres lorsque les circonstances le justifient.

Par ailleurs, d'après les exigences, l'employé pourra être appelé à subir un examen plus fréquent, à la discrétion du chef du service médical. La raison d'une telle exigence est très importante. On peut s'interroger, pour commencer, sur le choix d'un intervalle de deux ans. Durant les consultations qui ont abouti à cette ébauche, on s'est demandé justement s'il valait mieux exiger l'examen tous les deux ans, trois ans, chaque année ou tous les six mois. Les experts médicaux en ont délibéré, et l'opinion variait. Il a été décidé qu'un rappel tous les deux ans était un minimum raisonnable: l'examen périodique est en effet un bon moyen de repérer ceux qui ont besoin

[*Text*]

examing all personnel in a way that will provide an indication of those people who need additional treatment. In other words, it provides a flag. This then gives the railway medical personnel an indication of whether the person should either be restricted with respect to service, and perhaps placed on regular days, and that sort of thing, or whether he should require additional exminations. As an example, people with mental disorders may be required to take a psychiatric exmination once every four months.

Therefore the regular medical check-up is the means whereby the railway medical personnel can do a complete check and decide whether or not additional checks are required. In addition to that, the railways also increased the periodicity of their examinations after a certain age. For example, I believe with CN, after the age of 60, the exmination is performed every year; but I am not quite sure on that point. So there is a regular occupational medical examination system in which there is follow-up. It has been instituted and is being controlled by regulation. The question is asked, "Why do we need this additional step?" In my discussions with railway medical doctors, they tell me that in some cases conditions that were not apparent, or that would not be apparent at one medical examination, might become quite serious before the next examination, regardless of the period that is chosen. Even if you chose six months, something could happen in between. For that reason, and bearing in mind the safety aspects, not only to the patient but to his fellow workers and to the public, it was felt that an additional pair of eyes and ears such as provided under clause 35 would be invaluable. This is the argument that was used with regard to a similar clause in the Aeronautics Act. It is certainly the argument that Justice Foisy used following the Hinton accident when he recommended that this clause be placed in legislation. Of course, it is also used in a number of other cases, such as by the highway authorities. I could go into more detail if you wish.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I do not know whether it would be very helpful, because you are conceding that new medical conditions may emerge in that period of two years. If you cut the period down to one year, there will still be the fact that new medical conditions may emerge. Yet, you are reducing the time bracket, and that assures that the end, which you say is so important, is more likely to be achieved. Having put that on record, it becomes necessary for you to back down from that two-year examination system to a one-year examination system in the interest of public safety and in the interest of the employees. I do not think that you are on sound ground.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, I would like to make one further point. Some airline pilots have to receive medical examinations every six months; yet the medical reporting provisions still apply. It is still felt, regardless of the period, that there is justification for continuing with that additional check.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I do not think we should assume that what was done in the past is binding as good precedent on the present. Certainly the present government would not argue that point. It may be that if we were

[*Traduction*]

de plus de traitements. En d'autres mots, il sert à dépister les problèmes. Le personnel médical de la compagnie ferroviaire est alors en mesure de décider si les conditions de travail d'une personne devraient être changées, lui faire faire des heures régulières, entre autres, ou s'il faut lui faire subir d'autres examens. Ainsi, ceux qui souffrent de troubles mentaux pourraient être tenus de se soumettre à un examen psychiatrique tous les quatre mois.

Donc, l'examen médical périodique est un moyen pour le personnel médical de la compagnie ferroviaire de faire le bilan de santé des employés et de décider si d'autres examens s'imposent. De plus, les compagnies ferroviaires accélèrent la fréquence des examens au delà d'un certain âge. Par exemple, je crois que le CN exige un examen annuel lorsque l'employé atteint l'âge de 60 ans, mais je n'en suis pas tout à fait sûr. De la sorte, on dispose d'un régime d'examen périodique de la santé professionnelle. Ce système de rappel existe et il est assujetti à un règlement. Quant à la raison d'être de cette démarche supplémentaire, j'ai appris, lors d'entretiens avec des médecins des compagnies ferroviaires, que les troubles de santé pouvaient parfois ne pas être décelés ou, s'ils n'étaient pas détectés à l'examen médical, qu'ils risquaient de s'aggraver avant la prochaine consultation, peu importe la fréquence des examens. Même si vous exigez un examen tous les six mois, quelque chose peut survenir entre-temps. C'est pourquoi, par souci de sécurité non seulement du malade, mais de ses collègues de travail et du public, on estime que le filet de sécurité que prévoit l'article 35 du projet de loi serait utile. Le même argument a servi pour défendre une disposition analogue de la Loi sur l'aéronautique. C'est certes l'argument invoqué par le juge Foisy, à la suite de l'accident de Hinton, lorsqu'il a recommandé que cet article soit inclus dans le projet de loi. Bien sûr, il a souvent été utilisé, par exemple, par les commissions de la voirie. Je pourrais vous donner plus de précisions, si vous le désirez.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne sais pas si ce serait très utile puisque vous admettez que l'état de santé d'une personne peut changer au cours de cette période de deux ans. Elle peut même changer en un an. Or, vous réduisez le délai pour que l'objectif, que vous jugez si important, soit atteint plus facilement. Cela dit, vous ne pouvez plus demander que l'examen médical ait lieu tous les deux ans, mais tous les ans, dans l'intérêt de la sécurité du public et des employés. Sinon, nos arguments, d'après moi, ne tiennent plus.

M. Churcher: Monsieur le président, j'aimerais faire une autre observation. Certains pilotes doivent subir un examen médical tous les six mois. Cependant, la communication des renseignements médicaux est toujours exigée. On estime que, quel que soit le délai imposé, cet examen additionnel est justifié.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il ne faut pas présumer que ce qu'on a fait dans le passé doit nous servir de précédent. C'est sûrement l'opinion du gouvernement actuel. Nous aurions le même genre de discussions si nous

[*Text*]

looking at the Aeronautics Bill of 1985 we would be having something of the same debate, although I think it is quite reasonable to say that I would not be as persistent because of the six-month examination system. With that system, it seems to me more reasonable to say, "All right, now, the private doctors have to pitch in." However, when there is only a two-year examination system, it seems to me a bit much that private doctors have to squeal.

Mr. Churcher: The two-year time period is not inviolate. Under the proposed regulations of the Railway Safety Bill, we could alter that period to any time we felt necessary according to the best medical advice we can get.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): In other words, you are proceeding experimentally here.

Mr. Churcher: We will be taking over regulations that will likely be in place, and that regulation will provide for a two-year period. However, we could vary that period. We could tighten it up to one year or any period we wish in the light of experience, and this legislation will give us the power to do that.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is why I say "Let us do it now." It is relatively simple. I think the real difference here is the requirement that physicians, who have always been recognized to be in a confidence role, are being required to set that role aside. I talked last time about the father-confessor situation as a parallel, and that analogy is not too remote.

Senator Macdonald (Cape Breton): I would interject to say that you are being far too emotional.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Then perhaps this analogy will not be too objectionable: In Nazi Germany good children were required to squeal on their parents. The doctor's relationship to his patients is a very sacred one. Senator Macdonald thinks it is more sacred than the one of the father-confessor, so he objects to my parallel. I do not think that this legislation is sufficiently sensitive on that point.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I do not know when I ever said—

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I was not referring to you. I was referring to the other Senator Macdonald. You have enough things of your own, and I would not burden you with his.

Senator MacDonald (Halifax): The other night I attended a dinner for a friend, and there were a few wags there. Some of them commented that they were so sorry that Father O'Malley was not present to enjoy the evening. ONe went on to say, "Now, you don't know Father O'Malley, but he feels that he knows you because he has heard your name in confession so often!"

I am trying to figure out where Senator Stewart is going. We have the precedent of the aeronautics legislation. Now, perhaps, railway safety is not as important as airline safety.

[*Traduction*]

étions en train d'examiner le projet de loi de 1985 sur l'aéronautique, même si je n'insisterai pas autant que je le fais actuellement en raison de l'examen médical que les pilotes doivent subir tous les six mois. Je trouve qu'il serait beaucoup plus raisonnable de dire, dans ce cas-là: «Très bien, les médecins privés doivent maintenant faire leur part.» Toutefois, je trouve étonnant qu'on les oblige à dévoiler des renseignements médicaux lorsque l'examen n'a lieu que tous les deux ans.

M. Churcher: La période de deux ans n'est pas inviolable. Nous pourrions le modifier à n'importe quel moment en vertu des règlements proposés dans le projet de loi sur la sécurité ferroviaire, suivant les meilleurs conseils médicaux qu'on recevrait.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Autrement dit, vous êtes en train de procéder empiriquement.

M. Churcher: Nous serons sans doute chargés d'appliquer des règlements qui exigeront que les employés subissent un examen médical tous les deux ans. Toutefois, nous pourrions modifier cette période et la ramener à un an, ou encore imposer n'importe quel délai que nous jugeons indiqué, suivant les résultats obtenus. Ce projet de loi nous donnera le pouvoir de le faire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est pourquoi je dis qu'il faut agir dès maintenant. C'est très simple. Le problème dans ce cas-ci est que les médecins, qui ont toujours gardé ces renseignements secrets, seraient maintenant tenus de les communiquer. J'ai comparé l'autre jour cette situation à celle du prêtre-confesseur. Il existe effectivement un parallèle entre les deux.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je crois que vous allez un peu trop loin.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Eh bien, vous trouverez peut-être ce parallèle plus juste: dans l'Allemagne nazie, on demandait aux enfants de dénoncer leurs parents. Les rapports qu'entretient un médecin avec ses patients sont sacrés. Le sénateur Macdonald croit qu'ils sont plus sacrés que ceux qu'entretient le prêtre-confesseur avec ses fidèles. C'est pourquoi il rejette mon parallèle. Je ne crois pas que ce projet de loi tienne suffisamment compte de cette question.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je ne crois pas avoir dit que—

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne parlais pas de vous, mais de l'autre sénateur Macdonald. Vous avez dit assez de choses comme cela, pour que je vous impute celle-là aussi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai assisté l'autre soir à un dîner offert en l'honneur d'un ami. Il y avait là quelques plaisantins. Certains ont trouvé dommage que le Père O'Malley n'ait pu se joindre à eux. Quelqu'un a ajouté: «Eh bien, vous ne connaissez pas le Père O'Malley, mais lui a l'impression de bien vous connaître parce qu'il a souvent entendu parler de vous en confession!»

J'ai du mal à comprendre ce que le sénateur Stewart tente de faire. Nous avons déjà un précédent avec la Loi sur l'aéronautique. Or, il se peut que la sécurité ferroviaire ne soit pas

[*Text*]

Perhaps a guy driving a locomotive is not as important as a pilot. Perhaps whatever strikes a pilot is instant and puts in peril the 220 passengers aboard, whereas the locomotive operator can slow down the train. The fact is, the precedent is there. The Aeronautics Act of 1985 established this principle and indemnified doctors in this particular case. Senator Stewart is revisiting that prcedent.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is not quite right. The situation for pilots is different because the systemic examination requirements are tougher, and it is easier to justify what is being done under the Aeronautics Act, because what is required by the law of the employer is so much tougher. Here, under the present regulations, CP tells us that they do not require an examination for any employee until he reaches the age of 40. Yet, this legislation will require the doctor to go to the company. It is true that there will be new regulations, but exactly what they will be after these consultations, we do not now know.

However, I think we understand the situation, and I do not think we should spend any more time on it this morning. It is a situation in which I would like to consider the possibility of asking the House of Commons to have a sober second thought with regard to the matter, but I am not prepared to move my amendment at this time.

Senator MacDonald (Halifax): Would you be satisfied with a strong recommendation in conjunction with reporting the bill without amendment?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The trouble is that such recommendations have no legal effect and busy regulators do not go back and read our minutes. I do not think it would take much time. I could draft an amendment and present it to the committee; and I think it could be dealt with very quickly in the other place.

Senator Macdonald (Cape Breton): The senator is assuming that we will accept his amendment.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am not proposing to do it now.

Senator MacDonald (Halifax): When are you proposing to do it?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): At our next meeting; if that is tomorrow, I will be ready. Are we going to hold another meeting to deal with the other bill?

The Acting Chairman: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): We are now talking about Bill C-52.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): We can do it then.

Senator MacDonald (Halifax): There are three matters to take into consideration: First, we have a precedent; secondly,

[*Traduction*]

aussi importante que la sécurité aérienne. Il se peut que le conducteur d'une locomotive ne soit pas aussi important qu'un pilote. Un pilote peut être frappé d'un malaise soudain, c'est la vie des 220 passagers qui, à ce moment-là, est en danger. Le conducteur de la locomotive lui, s'il ressent un malaise, peut ralentir le train. Le fait est qu'il existe un précédent. La Loi sur l'aéronautique de 1985 établit ce principe et protège les médecins dans ce cas précis. Le sénateur Stewart revient à ce précédent.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce n'est pas tout à fait exact. La situation pour les pilotes est différente parce que les examens médicaux systémiques qu'on leur impose sont plus sévères. Il est plus facile de justifier les mesures qui sont prises en vertu de la Loi sur l'aéronautique parce que celle-ci est beaucoup plus exigeante envers l'employeur. Le CP nous dit qu'en vertu des règlements actuels, un employé n'est tenu de subir un examen médical que lorsqu'il atteint l'âge de 40 ans. Or, ce projet de loi obligera les médecins à communiquer les renseignements à la compagnie. Il est vrai que de nouveaux règlements seront édictés, mais nous ne savons pas quel en sera le contenu une fois ces consultations terminées.

Cela dit, je crois que nous comprenons la situation et que nous ne devrions pas perdre plus de temps là-dessus. J'aimerais demander à la Chambre des communes de revoir cette question, mais je ne suis pas prêt à proposer un amendement à ce moment-ci.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Seriez-vous d'accord pour qu'on recommande sans réserve de faire rapport du projet de loi sans modification aucune?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le problème est que ces recommandations n'ont pas de portée juridique et que les autorités de réglementation, qui sont assez occupées, ne lisent pas nos procès-verbaux. Il ne me faudrait pas beaucoup de temps pour le faire. Je pourrais rédiger un amendement et le présenter au Comité. L'autre endroit pourrait se prononcer rapidement là-dessus.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le sénateur présume que nous adopterons son amendement.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je n'ai pas l'intention de le faire maintenant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quand vous proposez-vous de le faire?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): À notre prochaine réunion, même si elle a lieu demain. Je serai prêt. Allons-nous tenir une autre audience pour examiner l'autre projet de loi?

Le président suppléant: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il est question ici du projet de loi C-52.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous pouvons le faire à ce moment-là.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Trois questions doivent être prises en considération: premièrement, nous avons un pré-

[*Text*]

we have a recommendation, recommendation No. 5, from Mr. Justice Foisy; and thirdly, the witness has made it abundantly clear that, while he feels uncomfortable about talking about regulations which are not yet in place, nevertheless he makes it clear that there is a power to change regulations. Two years is proposed, but it could be changed to, say, six months. Generally speaking, the only way they will ever be changed is when a disaster occurs. Obviously changes will not be dreamed up when there is no need for change. Changes will be as a result of some particular experience. The word "experimental" was used and I do not agree with that.

If Senator Stewart is puckered up for an amendment, there is not much we can do until he brings it forward.

The Acting Chairman: Mr. Churcher, the suggestion is two years in terms of the rules and regulations. If an employee books off sick, would this eliminate the boss' prerogative to send him for a medical? As it is now, an employee who books off sick will go to his own doctor for a medical certificate and that doctor, in turn, can send him to the company doctor. Will there be a change in that procedure?

Mr. Churcher: I do not think there will be any change to that.

The Acting Chairman: If an employee incorrectly calls a signal, the railway company has the power to send that employee for a medical examination. Will this be eliminated?

Mr. Churcher: That will be the same as it is at present.

The Acting Chairman: Over the weekend I talked to some railroaders who expressed some concern with regard to clause 18, which deals with the prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs. I want to know why we are singling out railway employees and why we do not include, say, a lawyer who may have a couple of beers at lunchtime and then returns to court to defend someone.

Mr. Churcher: This will cover those people who are designated under clause 18 as having safety-related positions. It would not cover lawyers, but it would certainly cover the assistant superintendent and the supervisors who have direct control over railway safety.

The Acting Chairman: Would it include the vice-president who has the power to step on a locomotive or in a caboose? Would it cover him? If not, why not?

Mr. Churcher: I just do not know, senator.

The Acting Chairman: You seem to be singling out those who work at the head end or the tail end but not the vice-president or, in fact, the president.

Mr. McNeil: I believe that the minute the president takes over and is responsible for the safety of the train, the regulations should apply to him. We can check into that and let you have a more concise answer.

[*Traduction*]

cédent. Deuxièmement, nous avons une recommandation, soit la recommandation nº 5 du juge Foisy. Troisièmement, le témoin a clairement laissé entendre que, bien qu'il n'aime pas parler de règlements qui ne sont pas encore en place, le pouvoir de modifier ces règlements existe. On propose une période de deux ans, mais celle-ci pourrait être ramenée à, disons, six mois. En général, cette période ne sera modifiée que s'il survient un désastre. Évidemment, on ne modifiera pas les règlements s'il n'y a aucune raison de le faire. On n'apportera des modifications que si quelque chose de particulier se produit. Je ne suis pas d'accord sur cela.

Si le sénateur Stewart souhaite proposer un amendement, il n'y a pas grand chose qu'on puisse faire tant qu'il ne l'aura pas déposé.

Le président suppléant: Monsieur Churcher, on propose une période de deux ans dans les règles et les règlements. Le patron pourra-t-il toujours exiger que l'employé qui est en congé de maladie, subisse un examen médical? Actuellement, l'employé qui prend un congé de maladie ira voir son propre médecin pour obtenir un certificat. Le médecin pourra, à son tour, l'envoyer voir le médecin de la compagnie. Cette procédure va-t-elle changer?

M. Churcher: Je ne crois pas.

Le président suppléant: Si un employé donne un faux signal, la compagnie ferroviaire a le pouvoir de lui faire subir un examen médical. Ce droit sera-t-il supprimé?

M. Churcher: Ce droit existera toujours comme c'est le cas actuellement.

Le président suppléant: J'ai parlé en fin de semaine, à des cheminots qui disaient avoir des réserves au sujet de l'article 18 qui interdit toute consommation d'alcool et de drogues. Je voudrais savoir pourquoi les cheminots sont le seuls à être visés par cet article. Pourquoi ne pas y inclure, par exemple, l'avocat qui, après avoir bu quelques bières à midi, retourne devant les tribunaux défendre un de ses clients.

M. Churcher: Cet article ne s'appliquera qu'aux personnes qui occupent des postes essentiels pour la sécurité. Il ne s'appliquera pas aux avocats, mais le surintendant adjoint et les superviseurs qui exercent un contrôle direct sur la sécurité ferroviaire y seront sans aucun doute assujettis.

Le président suppléant: Cet article vise-t-il le vice-président qui a le pouvoir de monter à bord d'une locomotive ou d'un wagon-frein? Serait-il visé lui aussi? Dans la négative, pourquoi?

M. Churcher: Je ne sais pas, sénateur.

Le président suppléant: Vous semblez viser tout le monde, mais non le vice-président ou, en fait, le président.

M. McNeil: Je crois que les règlements devraient s'appliquer au président dès qu'il prend la relève et devient responsable de la sécurité du train. Nous pouvons nous pencher là-dessus et vous donner une réponse plus précise.

[*Text*]

The Acting Chairman: That is one of the questions I would want to have answered before agreeing to passage of this bill.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Are you arguing, Mr. Chairman, that even though executive officers of the railway companies may not go on the plate, because safety is so important they should be required by law to set a perfect example for all the other employees?

The Acting Chairman: Absolutely.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Have you drafted your amendment yet, Mr. Chairman?

The Acting Chairman: No.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): When you have drafted it, I will move it.

Mr. Churcher: I think it should be made clear that all company officers are required to pass the rules examination in the same way as head end employees are. I know, certainly that CN sends all their senior officers, including the president, to sit a rules examination.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): We are talking about alcohol.

Mr. Churcher: That is precisely the same thing.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Do those rules apply to the president?

Mr. Churcher: When he is in an operating capacity, yes. If he is attempting to operate a locomotive he is covered by Rule G and everything else in the rule book.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But he is not required to set a good example for the employees—isn't that so?

Mr. Churcher: He has to have passed his A Book and he has to comply with Rule G.

The Acting Chairman: I have seen officials attending the opening of a plant and then go to lunch and have a few drinks. They have then stepped on an engine or in the caboose and returned to the terminal. That is why the employees say these rules and regulations should cover everyone. What is good for the goose is good for the gander. Why single out the head end and the tail end?

Mr. Churcher: I would not like to comment on that. I think that is a good point.

Senator MacDonald (Halifax): Do you have anyone in mind, Mr. Chairman?

The Acting Chairman: I am talking about officials I have seen drinking in the business car.

Mr. Churcher: I would assume that those officials would not be on duty, and would not be responsible for train movement.

[*Traduction*]

Le président suppléant: C'est une des questions à laquelle j'aimerais qu'on réponde avant que j'accepte l'adoption de ce projet de loi.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Êtes-vous en train de dire, monsieur le président, que même si les directeurs des compagnies de chemin de fer ne sont pas aux commandes du train, la loi devrait les obliger, parce que la sécurité est tellement importante, à donner l'exemple à tous les autres employés?

Le président suppléant: Absolument.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, avez-vous rédigé votre amendement?

Le président suppléant: Non.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous voterons là-dessus dès que vous l'aurez fait.

M. Churcher: Je tiens à préciser que tous les directeurs de la compagnie de chemins de fer sont tenus de subir un examen selon les règles tout comme les employés. Je sais que le CN oblige tous les cadres supérieurs, y compris le président, à subir cet examen.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous sommes en train de parler de consommation d'alcool.

M. Churcher: C'est exactement la même chose.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ces règles s'appliquent-elles également au président?

M. Churcher: Lorsqu'il est aux commandes d'un train, oui. Il est assujetti à la règle G ainsi qu'à toutes les autres règles lorsqu'il est aux commandes d'une locomotive.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais il n'est pas tenu de donner l'exemple aux employés, n'est-ce pas?

M. Churcher: Il doit connaître à fond le manuel A et se conformer à la règle G.

Le président suppléant: J'ai vu des directeurs assister à l'ouverture d'une usine et ensuite aller déjeuner et prendre quelques verres. Ils montaient ensuite à bord d'une locomotive ou du wagon-frein et ramenaient le train au terminal. C'est pourquoi les cheminots disent que ces règles et ces règlements devraient s'appliquer à tout le monde. Ce qui est bon pour l'un l'est également pour l'autre. Pourquoi ne viser que les employés?

M. Churcher: Je ne voudrais pas répondre à cette question. Vous soulevez là un très bon point.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Avez-vous quelqu'un en tête, monsieur le président?

Le président suppléant: Je parle des directeurs qui étaient en train de prendre un verre dans la voiture réservée à la direction.

M. Churcher: J'imagine que ces directeurs ne seraient pas de service et qu'ils ne seraient pas responsables du mouvement du train.

[*Text*]

The Acting Chairman: They should be kept off the locomotive. I actually pushed a vice-president off a locomotive at Toronto because he did not show me a pass.

Mr. McNeil: Was it stopped at the time?

The Acting Chairman: Yes, it was. I was criticized because I had shoved the boss off, but he did not show me a pass.

Mr. Churcher: We will get you a reply to that question.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You say you are going to have consultations. With whom are you going to have consultations?

Mr. Churcher: For any changes to operating rules that would be moved under clause 19 or clause 20 of the railway safety bill; and if it were a rule that the railway wished to propose, before the railway company even proposes it to the minister, it would have to have consulted the relevant organization or association. This is defined in clause 4 as being either an organization which represents employees, such as the Canadian Railway Labour Association, or people who own pieces of railcar equipment outside the railways. Before any proposed change would go to the minister, it would be essential that there had been consultation with the employees concerned. When that rule would come to the minister, the concerns of the employees would have to be made known at the same time.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You are saying that the regulations with regard to the systematic examination every two years or one year will be a matter of consultation with the railway companies and with the unions which represent them.

Mr. Churcher: That is correct. It is highly likely, in this case, that such proposed regulations would also be discussed by the Railway Safety Consultative Committee which includes, as you know, representatives of the railways, the unions and a wide range of other interests.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Will there be consultation with the Canadian Medical Association?

Mr. Churcher: In this case, I would imagine so, yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You say you imagine so. In other words, you really do not know?

Mr. Churcher: At this stage, I do not know what consultations have taken place, but, under the new legislation, this is one of the things that we would certainly want to do.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You say you want to do it. You are not giving an assurance.

Mr. Churcher: Yes, senator. We will do it.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is helpful.

The Acting Chairman: Is there any further discussion? Do you suggest, honourable senators, that we have another meeting before we go into clause by clause study?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes.

[*Traduction*]

Le président suppléant: Ils ne devraient pas avoir le droit de monter à bord de la locomotive. J'ai fait sortir un vice-président d'une locomotive à Toronto parce qu'il n'avait pas de laissez-passer.

M. McNeil: Le train était-il arrêté à ce moment-là?

Le président suppléant: Oui. On m'a fait des reproches parce que j'avais fait sortir le patron, mais il ne m'avait pas montré de laissez-passer.

M. Churcher: Vous obtiendrez une réponse à cette question.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites que vous allez tenir des séances de consultations? Qui allez-vous consulter?

M. Churcher: Si la compagnie de chemin de fer souhaite apporter des modifications aux règles visées par les articles 19 ou 20 du projet de loi sur la sécurité ferroviaire, ou si elle souhaite en établir, il faut qu'elle consulte l'organisation ou l'association intéressée avant même de les déposer auprès du ministre. Il peut s'agir, d'après l'article 4, d'une organisation qui représente le personnel d'une compagnie de chemin de fer, comme l'Association des syndicats de cheminots du Canada, ou les propriétaires de matériel ferroviaire. Avant que tout projet de modification puisse être déposé auprès du ministre, il faut que les employés intéressés soient consultés. Il faut que le ministre, une fois saisi de la nouvelle règle, soit mis au courant des vues formulées par les employés à ce sujet.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Donc, les règlements relatifs à l'examen médical qui doit être subi tous les deux ans ou tous les ans doivent être élaborés en consultation avec les compagnies de chemin de fer et les syndicats qui les représentent.

M. Churcher: C'est exact. Il est également fort probable que les règlements proposés dans ce cas-ci soient examinés par le Comité consultatif de la Sécurité ferroviaire qui est formé, comme vous le savez, de représentants des compagnies de chemin de fer, des syndicats et autres groupes.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): L'Association médicale canadienne sera-t-elle consultée?

M. Churcher: Dans ce cas-ci, je suppose que oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous supposez. Autrement dit, vous ne savez pas?

M. Churcher: Je ne sais pas quels sont les groupes qui ont été consultés à ce stade-ci mais, en vertu de la nouvelle loi, c'est une des choses que nous voudrions faire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites que vous voudriez le faire. Vous ne donnez aucune garantie en ce sens.

M. Churcher: Oui, sénateur, nous allons le faire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Voilà qui est rassurant.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions? Voudriez-vous, honorables sénateurs, qu'on tienne une autre réunion avant d'examiner le projet de loi article par article?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui.

[*Text*]

The Acting Chairman: When would you like to have that meeting?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Do you know when that other measure is going to be before the committee?

The Acting Chairman: Bill C-52? I do not believe we have heard from the officials.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): If that were going to be put off for a long time, we could have a very quick meeting of this committee, carry the amendment and report. We have had the discussion. Either I move the amendment or I do not. In any case, it is not going to take much time.

The Acting Chairman: Senator MacDonald?

Senator MacDonald (Halifax): Yes. I agree with Senator Stewart that we might as well do that. Bill C-52 was adjourned *sine die*, we do not know until when. Rather than wait for that and then double up, we might as well get this over with. As far as I am concerned, Mr. Chairman, you can call it any time before Thursday.

The Acting Chairman: Can you leave it to the call of the Chair? As soon as we feel we have the necessary information, we will call a meeting.

Senator MacDonald (Halifax): Yes. Senator Stewart and I will declare a conflict now. We have an important meeting at 6 o'clock Wednesday, if you can avoid that. Any other time is fine. I do not know how John feels.

Senator Macdonald (Cape Breton): Any time tomorrow is fine with me.

The Acting Chairman: Is it agreed?

Senator MacDonald (Halifax): Yes, thank you.

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

The committee adjourned.

Ottawa, Wednesday, July 6, 1988

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-105, to ensure the safe operation of railways and to amend certain other acts in consequence thereof, met this day at 4 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Charles Turner (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: Honourable senators, as far as I know there are no further witnesses to be heard in our consideration of Bill C-105. Is it your pleasure to proceed now with a clause-by-clause study of the bill?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: It is moved by the Honourable Senator MacDonald (Halifax) that the title and clause 1 be postponed until later.

Hon. Senators: Agreed.

[*Traduction*]

Le président suppléant: Quand voudriez-vous qu'on se réunisse?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Savez-vous quand le Comité sera saisi de l'autre projet de loi?

Le président suppléant: Le projet de loi C-52? Je ne crois pas que les fonctionnaires nous en aient informés.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Si on risque d'attendre longtemps, le Comité pourrait tenir une brève réunion, adopter l'amendement et faire rapport du projet de loi. Nous avons déjà discuté de la question. C'est à moi de proposer l'amendement ou non. De toute façon, cela ne prendra pas beaucoup de temps.

Le président suppléant: Sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui. Je crois, comme le sénateur Stewart, que nous devrions faire cela. L'examen du projet de loi C-52 a été ajourné pour un temps indéfini. Plutôt que d'attendre et de risquer de nous retrouver avec deux projets de loi sur les bras, il vaut mieux qu'on en finisse avec celui-ci. En ce qui me concerne, monsieur le président, vous pouvez convoquer une réunion à n'importe quel moment avant jeudi.

Le président suppléant: Pouvez-vous laisser cela à la discrétion du président? Dès que nous aurons les renseignements nécessaires, nous nous réunirons.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui. Le sénateur Stewart et moi-même avons un conflit d'horaire. Nous devons assister à une réunion importante mercredi, à 18 heures. Vous pouvez nous convoquer à n'importe quel autre moment. Je ne sais pas ce qu'en pense John.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): On peut se réunir à n'importe quelle heure demain.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui, merci.

Le président suppléant: La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La séance est levée.

Ottawa, le mercredi 6 juillet 1988

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 heures pour étudier la teneur du projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence.

Le sénateur Charles Turner (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, autant que je sache, nous avons terminé l'audition des témoins au sujet du projet de loi C-105. Si vous le voulez bien, nous allons maintenant étudier le projet de loi article par article.

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Le sénateur MacDonald (Halifax) propose de reporter à plus tard l'examen du titre et de l'article 1.

Des voix: D'accord.

[*Text*]

The Acting Chairman: Carried.

It is moved by the Honourable Senator MacDonald (Halifax) that clauses 2 to 17 be carried.

Hon. Senators: Agreed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I want to draw to the attention of the committee the fact that the heading which appears immediately before clause 12 on page 10 may be defective. I understand that the government might like, either at this point or perhaps on third reading, to initiate some correction with regard to that heading.

Senator MacDonald (Halifax): Where is that again, senator?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It is the heading on page 10: "Grants for Proposed Railway Works and Other Undertakings Contributing to Safe Railway Operations". Perhaps I am just flagging it now, Mr. Chairman. I think we could take care of it at third reading or even before the end of this meeting.

Senator Bonnell: Is the senator speaking for the government? Is that what the government wants? Senator Stewart is speaking for the government.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, no.

The Acting Chairman: He is just bringing it to the attention of honourable senators.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I don't want to do that, Senator Bonnell. I just say that I understand that there may be a little bit of uneasiness about the heading. I don't think it is a vital matter.

Senator Bonnell: What is uneasy about it, may I ask?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I believe that the wording is not complete but I am not in a position to specify the words that should be inserted to cure the heading.

Senator Bonnell: Okay, put a flag on it.

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety, Department of Transport: Is the senator asking whether the term "safe railway operations" is adequate?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I understand there may be words that ought to be added. As my information is so vague, perhaps we should pass on, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Bonnell: Does the department have anything to add? Is the department happy with the way this is?

Mr. Churcher: There has been some discussion that the term "safe railway operations" is not appropriate because there is some feeling that the purpose of clause 12 is to cover public

[*Traduction*]

Le président suppléant: Adopté.

Le sénateur MacDonald (Halifax) propose d'adopter les articles 2 à 17.

Des voix: D'accord.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je tiens à faire remarquer aux membres du Comité que la rubrique qui coiffe l'article 12, à la page 10, pourrait être inexacte. Je pense que le gouvernement voudra peut-être la corriger, soit maintenant, soit à l'étape de la troisième lecture.

Le sénateur MacDonald (Halifax): A quelle page, sénateur?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je parle de la rubrique à la page 10 intitulée, «Subventions pour les travaux concernant des installations ferroviaires ou d'autres réalisations contribuant à la sécurité ferroviaire». Je voulais simplement le signaler aux autres, monsieur le président. Je pense que nous pourrions nous en occuper à l'étape de la troisième lecture, ou peut-être même avant la fin de la réunion d'aujourd'hui.

Le sénateur Bonnell: Le sénateur parle-t-il au nom du gouvernement? Est-ce le souhait du gouvernement? Le sénateur Stewart parle au nom du gouvernement.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pas du tout.

Le président suppléant: Il veut simplement porter la question à l'attention des sénateurs.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce n'est pas ce que je veux faire, sénateur Bonnell. Je dis simplement que cette rubrique pourrait causer une certaine inquiétude. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une question de vie ou de mort.

Le sénateur Bonnell: Puis-je vous demander ce qu'il y a d'inquiétant dans cette rubrique?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je pense qu'elle est incomplète, mais je ne suis pas en mesure de vous dire ce qu'il faudrait y ajouter.

Le sénateur Bonnell: D'accord, faisons un X à côté de cette rubrique.

M. Colin Churcher, directeur général, sécurité ferroviaire, ministère des Transports: Le sénateur se demande peut-être si l'expression «sécurité ferroviaire» est appropriée?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): On m'a dit qu'il faudrait ajouter quelques mots. Comme les renseignements que j'ai obtenus sont vagues, nous pourrions peut-être y revenir plus tard, monsieur le président.

Le président suppléant: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Bonnell: Le Ministère a-t-il quelque chose à ajouter? Le libellé de cette rubrique le satisfait-il?

M. Churcher: Certains estiment que l'expression «sécurité ferroviaire» est incorrecte parce que l'article 12 a pour objet d'assurer la sécurité du public plutôt que celle du transport fer-

[*Text*]

safety rather than railway operations; in other words, that the railway really isn't too involved in this.

The terminology "safe railway operations" is used because it ties in with the definition in clause 4 of the bill which has a very broad connotation. It covers railway safety, safety of property being transported on the railway, safety of railway employees and anyone else who may be affected. For this reason we feel it is important to keep the wide connotation in the term "safe railway operations" as defined in clause 4. That may help, senator. I don't know of any other reason for it.

The Acting Chairman: Mr. Churcher, in the last two or three days we have heard rumours about the transportation of hazardous goods. Does the term "safe railway operations" apply to the transportation of hazardous goods? Apparently there are problems somewhere in southwestern Ontario.

Mr. Churcher: It will be wide enough to cover that, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: It will be?

Mr. Churcher: Yes.

The Acting Chairman: Could we piggyback an amendment on Bill C-105 pertaining to hazardous products?

Mr. Churcher: I am not sure of a problem that would require it, Mr. Chairman. "Safe railway operations" is defined in clause 4 as follows:

> In determining, for the purposes of this Act, whether railway operations are safe railway operations, or whether an act or thing constitutes a threat to safe railway operations or enhances the safety of railway operations, regard shall be had not only to the safety of persons and property transported by railways but also to the safety of other persons and other property.

We feel that that definition is wide enough to cover dangerous goods, dangerous commodities.

The Acting Chairman: Thank you. Any further discussion on this point?

Senator Bonnell: Do you need those words in there at all: "Grants for Proposed Railway Works and Other Undertakings Contributing to Safe Railway Operations"? Is it necessary that those words be there? If we threw all those words out would the act be different? Are we adding anything to this legislation?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, this is a heading and it is my understanding it doesn't form part of the legislation.

Senator Bonnell: Sometimes legislation is complicated enough without putting in headings. Headings can be confusing. I find that changing words around is another way for lawyers to make money. Anyway, it is there.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, may I ask this question? Was it intended that the heading should read as it now does but then go on to say, "and to Pub-

[*Traduction*]

roviaire. En d'autres termes, les trains n'ont pas grand-chose à y voir.

On utilise l'expression «sécurité ferroviaire» dans la rubrique parce qu'elle figure à l'article 4 du projet de loi, qui a une portée beaucoup plus vaste. Cet article régit la sécurité ferroviaire, la sécurité des marchandises transportées, la sécurité des employés et la sécurité de toute autre personne concernée. C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il est important de ne pas restreindre le sens de l'expression «sécurité ferroviaire» qui est définie à l'article 4. J'espère que cette explication vous satisfait, sénateur. Je n'en vois pas d'autre.

Le président suppléant: Monsieur Churcher, des rumeurs circulent depuis deux ou trois jours au sujet du transport des marchandises dangereuses. L'expression «sécurité ferroviaire» s'applique-t-elle au transport des marchandises dangereuses? Il semble y avoir des problèmes quelque part dans le sud-ouest de l'Ontario.

M. Churcher: Cette définition est assez générale pour englober le transport des marchandises dangereuses, monsieur le président.

Le président suppléant: Vraiment?

M. Churcher: Oui.

Le président suppléant: Pourrions-nous ajouter un amendement au projet de loi au sujet des marchandises dangereuses?

M. Churcher: Je ne pense pas que ce soit nécessaire, monsieur le président. L'expression «sécurité ferroviaire» est définie ainsi à l'article 4:

> Aux fins de la présente loi, il doit être tenu compte, dans toute décision concernant la sécurité ferroviaire, l'amélioration de cette sécurité ou l'existence d'une menace à celle-ci, non seulement de la sécurité des voyageurs et des marchandises trnsportées par chemin de fer mais aussi de celle de toute autre personne ou de tout autre bien.

À notre avis, cette définition est suffisamment vaste pour inclure les marchandises dangereuses.

Le président suppléant: Je vous remercie. Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose à ce sujet?

Le sénateur Bonnell: La rubrique «Subventions pour les travaux concernant des installations ferroviaires ou d'autres réalisations contribuant à la sécurité ferroviaire» est-elle vraiment nécessaire? Si nous la supprimons, cela changera-t-il quelque chose à la loi? Cette rubrique ajoute-t-elle quelque chose à la loi?

M. Churcher: Monsieur le président, c'est une rubrique. Je ne pense pas qu'elle fasse partie de la loi.

Le sénateur Bonnell: La législation est déjà assez compliquée lorsqu'il n'y a pas de rubriques. Les rubriques prêtent parfois à confusion. Jongler avec les mots, c'est une autre façon pour les avocats de faire de l'argent. Quoi qu'il en soit, cette rubrique est dans le projet de loi.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, puis-je poser une question? Ne voulait-on pas que la rubrique soit complétée par les mots «et à la sécurité du

[*Text*]

lic Safety at Road Crossings"? Were those words inadvertently dropped out or lost in the other place?

Mr. Churcher: Not to my knowledge, senator.

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety, Department of Transport: No, they were never in there.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Those words were never in there?

Mr. McNeil: Not in the original draft, no.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): And the government does not want those words in there?

Mr. Churcher: No, sir. We feel that the words "safe railway operations" cover that.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Very well, Mr. Chairman, that point has been covered.

The Acting Chairman: Any further discussion?

It is moved by the Honourable Senator MacDonald (Halifax) that clause 18 be carried.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I was contemplating an amendment to clause 18 but I have changed my approach. The amendment I am going to offer to the committee will now be to clause 35. This will mean that if anyone else has an amendment to clause 18 I would not stand in the way.

The Acting Chairman: Mr. Churcher, what does the word "control" mean in clause 18(1)(iv)?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, there was a reason for putting the word "control" as well as the word "prohibition" in there. As you know, some prescription drugs can have an effect upon a person's ability to operate railway equipment. It can make him drousy, for example. The railway medical officers will allow some prescription drugs up to certain levels, certain tolerances, but other prescription drugs are prohibited. The reason for putting this in was to ensure that it wasn't just a question of prohibiting alcoholic beverages or elicit drugs but also to provide some latitude to control the use of prescription drugs. Some prescription drugs work better than others. Some antihistamines, for example, cannot be taken by railway crews or should only be taken in very strictly controlled doses. That was the reason for the use of the word "control", senator.

The Acting Chairman: Well, do you have any objection to taking the word "control" out?

Mr. Churcher: I think it would restrict the bill and could, in fact, operate to the detriment of those who are using prescription drugs quite legally just to control a hayfever problem or something like that.

[*Traduction*]

public aux passages à niveau»? Ces mots ont-ils été supprimés par inadvertance ou ont-ils été perdus dans l'autre endroit?

M. Churcher: Pas que je sache, sénateur.

M. Dick McNeil, directeur, projets spéciaux, sécurité ferroviaire, ministère des Transports: Ils n'y ont jamais figuré.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ces mots n'ont jamais figuré dans la rubrique?

M. McNeil: Pas dans la version initiale.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Et le gouvernement ne veut pas que ces mots y figurent?

M. Churcher: Non, monsieur. Selon nous, l'expression «sécurité ferroviaire» est tout à fait appropriée.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Très bien, monsieur le président, la question est réglée.

Le président suppléant: Quelqu'un veut-il ajouter autre chose?

Le sénateur MacDonald (Halifax) propose l'adoption de l'article 18.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, j'avais pensé proposer un amendement à l'article 18, mais j'ai changé d'avis. Je vais plutôt soumettre au Comité un amendement à l'article 35. Par conséquent, si quelqu'un d'autre veut modifier l'article 18, je ne m'y opposerai pas.

Le président suppléant: Monsieur Churcher, qu'entend-on par «control» dans la version anglaise du sous-alinéa 18(1)*c*)(iv)?

M. Churcher: Monsieur le président, nous avions une raison d'utiliser les mots «control» et «prohibition» dans la version anglaise de ce sous-alinéa. Comme vous le savez, certains médicaments vendus sur ordonnance peuvent diminuer les facultés d'un employé. Par exemple, ils peuvent provoquer la somnolence. Certains médicaments peuvent être prescrits par les médecins des compagnies de chemin de fer, mais d'autres médicaments sont interdits. Ce sous-alinéa ne vise pas simplement à interdire la consommation de boissons alcooliques ou de drogues illicites, mais aussi à donner une certaine latitude pour régir la consommation de médicaments vendus sur ordonnance. Certains de ces médicaments donnent de meilleurs résultats que d'autres. À titre d'exemple, il y a des antihistaminiques que les employés des chemins de fer ne peuvent pas prendre et il y en a d'autres qu'ils peuvent prendre à des doses qui sont établies avec précision. C'est la raison pour laquelle nous employons le mot «control» dans la version anglaise, sénateur.

Le président suppléant: Vous opposeriez-vous à la suppression de ce mot?

M. Churcher: Selon moi, cela restreindrait la portée du projet de loi et pourrait même jouer contre ceux qui prennent des médicaments prescrits par ordonnance en toute légalité, simplement pour atténuer des problèmes de rhume des foins ou d'autres troubles de santé.

[*Text*]

The Acting Chairman: What about a person who has the flu and has to take tetracycline for ten days but he still goes to work?

Mr. Churcher: It would be satisfactory provided that the company doctor authorized the use of that drug in controlled amounts, but I am not sure that that condition would be covered by the word "prohibition". I think we would have to have the word "control" in there as well.

The Acting Chairman: Going one step further, I will put this to you. Every man takes his wife out to dinner on some occasion and the odd time they have a drink. Are you going to control a railway employee's drinking both on and off the job?

Mr. Churcher: In this particular case "prohibition" would apply to drinking on the job—rule G, as you are aware.

The Acting Chairman: So now you are coming back to rule G and the employee being subject to call. Being subject to call is the stumbling block, and here I would like someone to move an amendment on my behalf.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I think I understand the purpose of the amendment you have in mind, Mr. Chairman. If you would present the wording I will move the amendment and we will see what the reaction of the committee is.

The Acting Chairman: On page 15, strike out line 9 and substitute the following:

(iv) prohibiting the

Take out the word "control".

Senator Davey: Do you want to repeat that, please?

The Acting Chairman: On page 15, strike out line 9 and substitute the following:

(iv) prohibiting the

This amendment would remove from the Governor in Council the power to make regulations for controlling the use of drugs and alcohol. It would allow the Governor in Council to make regulations only to prohibit the use of drugs and alcohol. Is there any discussion?

Senator Bonnell: Mr. Chairman, clause 18(1) provides that the Governor in Council may make regulations, and paragrpahs (a), (b), (c) and (d) are set out. Paragraph (c) says "respecting the following matters". Then it says under subparagraph (i) "the training of . . . " Then in subparagraph (ii) it simply says "hours of work". In subparagraph (iii), instead of saying "the minimum medical" it just says "minimum medical". In subparagraph (iv) we have "the control" again, and then in subparagraph (v) "the establishment of support." Why do they change the terminology or word order by saying "the training of those persons" in the first subparagraph and then "hours of work" in the second one? Why wouldn't they say "the hours of work"? In subparagraph (iii) why not say "the minimum medical standards"? In subparagraph (iv) it is back to "the control or prohibition of the consumption" and in

[*Traduction*]

Le président suppléant: Qu'arrive-t-il dans dans le cas d'une personne qui a la grippe et qui doit prendre de la tétracycline pendant dix jours, mais qui continue de travailler?

M. Churcher: Il serait stipulé que c'est parce que le médecin de la compagnie l'aura autorisé à prendre une dose limitée de ce médicament. Mais je ne pense pas que cette situation pourrait être visée par le terme «prohibition» en englais. Selon moi, il faut conserver ce sous-alinéa tel quel.

Le président suppléant: Poussons la chose un peu plus loin. Qu'arrivera-t-il si un employé invite sa femme au restaurant et y consomme de l'alcool. Allez-vous contrôler la consommation d'alcool des employés des chemins de fer à la fois durant et après les heures de travail?

M. Churcher: Dans le cas qui nous occupe, cette interdiction s'appliquerait uniquement durant les heures de travail—la règle G, comme vous le savez.

Le président suppléant: Vous revenez à la règle G et à la mise en attente des employés. C'est la pierre d'achoppement et j'aimerais que quelqu'un propose un amendement en mon nom.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je pense comprendre le but de l'amendement auquel vous songez, monsieur le président. Si vous voulez nous en donner le libellé, je vais le proposer et nous verrons quelle sera la réaction du Comité.

Le président suppléant: À la page 15, je voudrais qu'on supprime la ligne 9 de la version anglaise et qu'on la remplace par ceci:

«(iv) prohibiting the»

Je voudrais qu'on supprime le terme «control».

Le sénateur Davey: Pouvez-vous répéter cela, s'il vous plaît?

Le président suppléant: À la page 15, je voudrais qu'on supprime la ligne 9 de la version anglaise et qu'on la remplace par ceci:

«(iv) prohibiting the»

De cette façon, le gouverneur en conseil ne pourrait pas, par règlement, régir la consommation d'alcool et de drogues. Il pourrait simplement l'interdire. Quelqu'un veut-il ajouter autre chose?

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, au paragraphe 18(1), il est dit que le gouverneur en conseil peut promulguer des règlements au sujet des questions qui sont énumérées aux alinéas *a*), *b*) *c*) et *d*). L'alinéa *c*) de la version anglaise commence par «respecting the following matters». Le sous-alinéa (i) commence ainsi: «the training of . . . » puis le sous-alinéa (ii) dit simplement: «hours of work». Au sous-alinéa (iii), on dit simplement «minimum medical», au lieu de dire «the minimum medical». Le sous-alinéa (iv) commence de nouveau par «the control», puis le sous-alinéa (v) par «the establishment of support». Pourquoi utilise-t-on l'article «the» au premier sous-alinéa et pourquoi disparaît-il au deuxième sous-alinéa? Pourquoi ne dit-on pas «hours of work»? Au sous-alinéa (iii), pourquoi ne dit-on pas «the minimum medical standards»? Aux sous-ali-

[*Text*]

(v) "the establishment of support programs". Why do they change back and forth in the se of the word "the"? Is there any reason for changing the language?

Mr. Churcher: I can't answer that question, senator. It is a drafting technique. I don't think there is any specific reason for it.

Mr. Paul Roger, Counsel, Department of Transport: It is a case of drafting the English version. I am not well versed in the drafting of legislation in English.

Mr. Churcher: I don't think there is any reason for it. It is just the way the legislation was developed.

Senator Bonnell: You would think they would be consistent throughout. In three of the subparagraphs they use the article "the" but they don't in two others.

I also want to raise a point with respect to Senator Stewart's amendment. If you delete the words "the control or" from line 9, do you also want to delete "of" and just say "prohibiting the consumption" or do you want to say "prohibition of the consumption"?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, that is a question for you to answer. I moved the amendment simply as a convenience.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, would it help if instead of using the word "control" you use the word "management" or "administration"? There is another aspect to this, the point you raised earlier. Do we wish to be able to control the period before a person takes up duty in that he should not have any alcoholic beverages? That sort of restriction could not be covered by the term "prohibition" but it certainly could be by the term "control". That was the other reason for using the word "control". One reason was to cover things such as prescription drugs and the levels of their use, and the other one was to say that a person shall not consume an alcoholic beverage within so many hours of his going on duty.

I don't believe that sort of regulation could be covered by the wording you have. This is certainly something that has been done in regulations under the Aeronautics Act, and it certainly would be useful for us to be able to do. So maybe "administration of prohibition" or "management" or something like that would be satisfactory.

The Acting Chairman: Honourable senators, I have talked to a lot of railway employees and what is very bothersome to them is that after Bill 105 is passed, after the concept is passed, the Governor in Council may make regulations. It is possible through this legislation to control a man's life off the job as well as on the job. We all agree there should be control on the job, but where are you going to draw the line? That is why we say the word "control" should not be in there. As a former employee I can say that I couldn't have cared less. They could have tested me 24 hours a day, I would never have gone to work under the influence of liquor or drugs. But you are trying to catch the odd case. The word "control" is really bothersome.

[*Traduction*]

néas (iv) et (v), on utilise à nouveau l'article «the». Pourquoi n'y a-t-il pas d'uniformité? Y a-t-il une raison à cela?

M. Churcher: Je ne puis répondre à cette question, sénateur. C'est une technique de rédaction. Je ne pense pas qu'il y ait une raison particulière.

M. Paul Roger, avocat, ministère des Transports: C'est une question qui concerne la rédaction de la version anglaise. Je ne m'y connais pas bien en rédaction législative.

M. Churcher: Je ne pense pas qu'il y ait une raison à ce manque d'uniformité. C'est tout simplement la façon dont la loi a été écrite.

Le sénateur Bonnell: Il me semble qu'il faudrait maintenir l'uniformité. Dans trois sous-alinéas, on emploie l'article «the», mais pas dans les deux autres.

Je veux également ajouter quelque chose à propos de l'amendement du sénateur Stewart. Si on supprime les mots «the control or» à la ligne 9 de la version anglaise, on doit aussi supprimer le mot «of» et dire simplement «prohibiting the consumption» ou faut-il dire «prohibition of the consumption»?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, c'est à vous que la question s'adresse. J'ai proposé l'amendement pour vous rendre service.

M. Churcher: Monsieur le président, préféreriez-vous que l'on remplace le mot «control» par «management» ou «administration» dans la version anglaise? Il y a un autre point auquel vous avez fait allusion tout à l'heure, qui se rapporte à cette question. Veut-on pouvoir régir la consommation d'alcool durant la période qui précède les heures de travail de l'employé? Ce genre de restriction ne pourrait pas être couvert par le terme «prohibition», mais il le serait certainement par le terme «control». C'est l'autre raison pour laquelle le mot «control» est utilisé. D'une part, nous voulons régir la consommation de médicaments vendus sur ordonnance et leurs doses et, d'autre part, nous voulons pouvoir dire à un employé qu'il lui est interdit de consommer de l'alcool pendant un certain nombre d'heures avant de reprendre son travail.

Je ne pense pas que le libellé que vous proposez vous permettra de régir ces questions. C'est ce qui a été fait dans le cas du règlement d'application de la Loi sur l'aéronautique, et il serait utile que nous puissions le faire dans le cas du transport ferroviaire. Peut-être que les mots «administration of prohibition» ou «management» feraient mieux l'affaire en anglais.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, j'ai parlé à beaucoup d'employés des compagnies de chemin de fer. Ce qui les inquiète, c'est qu'une fois que le projet de loi C-105 aura été adopté, le gouverneur en conseil pourra édicter des règlements. Il sera possible, au moyen de cette loi, de régir la vie d'un homme, que ce soit au travail ou durant ses heures de repos. Nous sommes tous d'accord sur l'exercice d'un certain contrôle durant les heures de travail, mais il y a une limite à tout. C'est la raison pour laquelle nous pensons que le mot «control» ne doit pas figurer dans le projet de loi. En tant qu'ancien employé, je peux vous dire que cela m'aurait laissé complètement indifférent. Mon employeur aurait pu me faire subir des tests à tout moment de la journée. Je ne me serais

[*Text*]

Senator Bonnell: Mr. Chairman, clause 18(1)(c) reads: "The Governor in Council may make regulations respecting the following matters . . . (iv) the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons". To me this means that the Governor in Council may make regulations concerning the control of alcoholic beverages, not the control of the person but control of alcoholic beverages or the prohibition of them. They might say that this person can have one drink. There is control there. As long as he has just had that one drink he is fine. However, if you delete the word "control" there is nothing left but "prohibition" which would mean that the person can't have any drink. He is completely prohibited. He is out. But if you leave the word "control" in, then the Governor in Council may make regulations respecting certain matters including the control or prohibition of the consumption of alcohol. The only thing they can control is how much alcohol the person can drink. That is what the control is for, the amount of alcohol, the consumption of alcohol. It doesn't control the person in any way other than in his consumption of alcohol.

So perhaps by leaving the word "control" in it might mean that the consumption of one drink is allowable, that a reading of under 0.8 is allowable, but if a person has anything over that he is over the limit. In that sense it might be better to have the word "control" in the legislation than not to have it there, because when you take out the word "control" you have a complete prohibition of alcohol. It is the control or prohibition of the consumption of alcohol, it is not control of the person or of anything else. It is the control or prohibition of the consumption of alcohol.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Isn't there any rule covering this now?

The Acting Chairman: Frequenting a place where intoxicating liquor is sold. The use of intoxicating liquor is an instant cause for dismissal.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): At any time?

The Acting Chairman: When you are subject to call. What is that, eight hours, ten hours, twelve hours?

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): For how long in advance can you be subject to call? How many hours?

The Acting Chairman: If you are on the spare board or a pool job and you come in at midnight it is possible you will go to work at six o'clock in the morning. If you stop in and have a couple of beers on the way home it will show in your blood if they test you. What does "subject to call" mean? That is the question.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): That's not what we are talking about here. We are talking about control. Surely you are not trying to define "subject to call". You are trying to determine whether there should be any control over

[*Traduction*]

jamais présenté au travail après avoir consommé de l'alcool ou des drogues. Mais vous voulez aller trop loin. Le mot «control» est vraiment de trop.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, l'alinéa 18(1)*c*) dit ceci: «Le gouverneur en conseil peut, par règlement . . . en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, régir . . . la consommation d'alcool et de drogues par eux, ou interdire celle-ci». A mon sens, cela veut dire que le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir la consommation de boissons alcooliques, ou l'interdire, mais il ne peut pas régir les employés. Un règlement peut disposer qu'un employé peut prendre un verre. C'est une mesure de contrôle. Tant que cet employé ne prend qu'un verre, tout est dans l'ordre. Si l'on enlève le mot «control», il ne reste plus que l'interdiction; autrement dit, cet employé ne pourrait même pas prendre un verre. Il s'agirait d'une interdiction complète. Toutefois, si l'on conserve le mot «control», le gouverneur en conseil pourra alors prendre des règlements au sujet de certaines questions; il pourra notamment régir la consommation d'alcool ou l'interdire. La seule chose qui pourra faire l'objet d'un règlement, c'est la quantité d'alcool qu'une personne peut consommer. La raison d'être de ce contrôle, c'est la quantité d'alcool consommée. On ne veut contrôler personne, seulement la consommation d'alcool.

Par conséquent, si l'on adopte tel quel le sous-alinéa *c*), on pourra peut-être en conclure qu'il est permis de prendre un verre, qu'une alcoolémie inférieure à 0,8 n'a rien de répréhensible, mais qu'il ne faut pas dépasser cette limite. Dans ce sens, il serait préférable de conserver le mot «control» dans la loi car, dans la négative, il ne restera que l'interdiction. On parle du contrôle ou de l'interdiction de la consommation d'alcool, pas du contrôle de la personne ou d'autre chose.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): N'y a-t-il pas une règle à ce sujet à l'heure actuelle?

Le président suppléant: La fréquentation d'un endroit où l'on vend des boissons enivrantes. La consommation de boissons enivrantes est une cause immédiate de congédiement.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): En tout temps?

Le président suppléant: Chaque fois qu'un employé est en attente. Est-ce pendant huit heures, dix heures, douze heures?

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Pendant combien d'heures un employé peut-il être en attente?

Le président suppléant: Si un employé figure sur la liste des suppléants ou fait partie d'une équipe et qu'il finit de travailler à minuit, il est possible qu'on lui demande de rentrer au travail à six heures le lendemain matin. S'il s'arrête dans un débit de boisson pour y prendre une ou deux bières avant de rentrer chez lui, on pourra déceler de l'alcool dans son sang si on le soumet à des tests. Qu'entend-on par «être en attente»? C'est là toute la question.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Ce n'est pas ce dont nous parlons pour l'instant. Nous nous intéressons à la question du contrôle. Vous ne tentez sûrement pas de définir ce que veut dire l'expression «être en attente». Vous essayez

[*Text*]

an employee with respect to drinking alcohol before he comes on the job.

The Acting Chairman: Oh, there definitely should be control but where does it end? That's the thing. It is pretty broad statement. Mr. du Plessis.

Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel: Mr. Chairman, it should be noted that in subclause 18(1) subparagraphs (i) to (v) are governed by the opening words in paragraph (c) which states, in part, "respecting the following matters, in so far as they relate to safe railway operations . . . ". This means that each of subparagraphs (i) to (v) has to be read in light of these umbrella words.

The Acting Chairman: Does that include when you are going to work, before you go to work or when you are on the job?

Mr. du Plessis: If it relates to safe railway operation then it could well include something taken before you actually start your job.

The Acting Chairman: How many hours does that cover?

Mr. du Plessis: This is something that would have to be left to the judgment of the Governor in Council in making the regulations.

The Acting Chairman: Suppose the trainmaster or the master mechanic doesn't like me, there is a personality clash, and I walk in and sign the appearance sheet.

Mr. du Plessis: The regulations will have been made before that and I would presume it would state the number of hours, and this regulation would apply to everyone equally, as every law should.

The Acting Chairman: But that's the problem. We pass the bill and the rules and regulations are passed afterwards. They can do anything with those rules and regulations.

Mr. du Plessis: The Govenor in Council, yes.

Mr. Churcher: But, Mr. Chairman, they will have equal application to all people. The possibility of vicitimization will not be there.

The Acting Chairman: But you are going to control their lives off the job and on the job. That is why I asked what "subject to call" means? Does it mean ten hours, twelve hours?

Mr. Churcher: We certainly want to make sure that when they come on duty they are not under the influence of alcohol or drugs. If this means that you have to place some requirements on them to cease drinking so many hours before they come on duty, this is what one would have to do.

The Acting Chairman: I will go one stop further. If the master mechanic or the trainmaster steps on the engine or on the caboose, is the rule going to apply to him?

[*Traduction*]

de savoir si l'on doit régir la consommation d'alcool par un employé avant qu'il n'aille travailler.

Le président suppléant: Il doit absolument y avoir une forme de contrôle, mais la question est de savoir jusqu'où on peut aller. C'est tout. C'est un énoncé assez général. Monsieur du Plessis.

M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire: Monsieur le président, il convient de souligner que l'alinéa *c*) commence par les mots suivants: «en ce qui concerne la sécurité ferroviaire . . . ». Par conséquent, il faut interpréter les alinéas (i) à (v) en fonction de ces mots.

Le président suppléant: Est-ce que cela signifie que l'on veut régir la consommation d'alcool pendant que l'employé se rend au travail, avant qu'il se rende au travail ou durant les heures de travail?

M. du Plessis: S'il s'agit de la sécurité ferroviaire, cela pourrait bien être avant de commencer à travailler.

Le président suppléant: Cela représente une période de combien d'heures?

M. du Plessis: C'est une décision qui revient au gouverneur en conseil lorsqu'il édictera le règlement.

Le président suppléant: Mais si le chef d'équipe des machinistes ou le chef mécanicien éprouve de l'antiphathie à mon endroit et qu'il y a un conflit de personnalité, qu'arrive-t-il lorsque je signe la feuille de présence.

M. du Plessis: Le règlement aura déjà été pris et je suppose que le nombre d'heures y sera stipulé, de sorte qu'il s'appliquera pareillement à tous, comme toutes les lois, d'ailleurs.

Le président suppléant: C'est là qu'est le problème. On adopte d'abord le projet de loi, mais les règlements sont adoptés plus tard. On peut faire ce qu'on veut avec les règlements.

M. du Plessis: Le gouverneur en conseil le peut, en effet.

M. Churcher: Mais, monsieur le président, les règlements s'appliqueront pareillement à tous. Il ne pourra pas y avoir de représailles.

Le président suppléant: Peut-être, mais on va quand même régir la vie des employés durant les heures de travail et après. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé ce que signifiait l'expression «être en attente». S'agit-il d'une période de dix heures, de douze heures?

M. Churcher: Nous voulons faire en sorte que les employés qui se présentent au travail ne soient pas sous l'effet de l'alcool ou de drogues. S'il faut, pour cela, les obliger à ne pas boire pendant un nombre X d'heures avant de rentrer au travail, nous le ferons.

Le président suppléant: Je vais aller un peu plus loin. Si le chef mécanicien ou le chef d'équipe monte dans la locomotive ou dans le wagon de queue, cette disposition s'appliquera-t-elle à lui?

[*Text*]

Mr. Churcher: Yes, sir.

The Acting Chairman: Are you going to put that in the bill? Where is it in there now?

Mr. Churcher: Under clause 18(1)(b) we can delcare positions in railway companies to be critical to safe railway operations. That is broad enough and we intend to use that to include not only enginemen, trainmen, but also master mechanics, trainmasters, superintendents.

Senator Bonnell: Even the president.

Mr. Churcher: I think we could go that far—any operating officer.

Senator MacDonald (Halifax): Who would control, read "manage" or "administer", a person who was being treated with drugs for a perfectly legitimate treatable condition such as high blood pressure if there wasn't some kind of control?

Mr. Churcher: Senator, at the moment the medical officers of railway companies use certain drugs that are acceptable for treating certain conditions. I am not familiar with them but they do specify that certain drugs may be taken by an engineman, for example, and he may continue his service while on them. But there is a prohibition against using even antihistamines without authority. So there are some legal drugs which are safe and some which are not safe.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Is this something new in the act? Is there no control now? Is this something new?

Mr. Churcher: No, senator, this is not new. There is tight control by the railway medical authorities at the moment.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): So what is the problem?

The Acting Chairman: Well, the problem is that after the bill is passed the Governor in Council may make rules and regulations. That's what the stickler is.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): But that is true with every bill. What the bureaucrats like is an act consisting of one line administered by 8,000 regulations.

The Acting Chairman: That's right.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): That's the way it is now.

The Acting Chairman: If you had booked sick and you later called up to book on, the locomotive foreman or the trainmaster could say, "You can't go to work before you go to the CNR doctor". So you go and have a medical and the doctor has the power to send you to the CNR clinic in Toronto or Montreal or Winnipeg. They can hold you off the job if there is something medically wrong with you. The boys think this here is putting too much power in the Cabinet or the Governor in Council. They are going to control your lives on and off the

[*Traduction*]

M. Churcher: Oui, monsieur.

Le président suppléant: Allez-vous l'indiquer dans le projet de loi? Y a-t-il une disposition à ce sujet à l'heure actuelle?

M. Churcher: Aux termes de l'alinéa 18(1)*b*), nous pouvons prévoir la classification de certains postes, au sein d'une compagnie de chemin de fer, comme essentiels pour la sécurité ferroviaire. Cette disposition est suffisamment large pour qu'on puisse l'appliquer non seulement aux mécaniciens de locomotive et aux agents de train, mais aussi aux chefs-mécaniciens, aux chefs d'équipe des machinistes et aux surintendants.

Le sénateur Bonnell: Et même au président.

M. Churcher: Je crois qu'on pourrait l'appliquer à tout cadre supérieur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qui surveillerait une personne qui a été traitée au moyen de médicaments pour des troubles comme l'hypertension, s'il n'y avait aucun genre de contrôle?

M. Churcher: Sénateur, à l'heure actuelle, les médecins des compagnies de chemin de fer utilisent certains médicaments qui sont acceptables pour le traitement de troubles donnés. Je ne connais pas ces médicaments, mais les médecins précisent que certains médicaments peuvent être pris par un mécanicien de locomotive, par exemple, qui peut travailler même s'il est sous l'effet de ces médicaments. Il est toutefois interdit de prendre des antihistaminiques sans autorisation. Il existe donc certains médicaments légaux qui sont sans danger, et d'autres qui ne le sont pas.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): S'agit-il d'une nouvelle disposition? N'existe-t-il pas à l'heure actuelle de contrôle?

M. Churcher: Non, sénateur, ce n'est pas nouveau. Les autorités médicales des compagnies de chemin de fer appliquent à l'heure actuelle des normes strictes.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Quel est donc le problème?

Le président suppléant: Le problème c'est qu'une fois que le projet de loi sera adopté, le gouverneur en conseil pourra prendre des règlements. C'est ça le problème.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Mais c'est la même chose pour tous les projets de loi. Ce que les bureaucrates aiment c'est justement une loi qui comporte une foule de règlements.

Le président suppléant: C'est exact.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): C'est ainsi que se présente ce projet de loi.

Le président suppléant: Par exemple, si un employé se déclare malade et qu'il veuille plus tard retourner au travail, le contremaître de locomotive ou le chef d'équipe des mécaniciens pourrait lui ordonner de voir le médecin de la compagnie avant de reprendre le travail. L'employé serait obligé de voir le médecin qui pourrait l'envoyer dans une clinique de la compagnie à Toronto, à Montréal ou à Winnipeg. Le médecin pourrait empêcher l'employé de retourner au travail aussi longtemps qu'il décèle chez lui un problème médical. On croit donc

[*Text*]

job. According to the way this reads to me and to many other people, this is what is going to happen.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I guess what I am trying to find out—and I haven't found out yet—is whether this is some great change from the way it has been for the last number of years? Is there no control now? This bill is amending a present act or bringing it up to date or revising it.

Mr. Churcher: These powers exist in the Railway Act, senator. I should add that all of this is limited by the words "in so far as they relate to safe railway operations" in clause 18(1)(c). So the control is limited by the requirement for safe railway operations.

Senator Spivak: Is it possible to know what the abuse might be in the legislation without seeing the regulations? It seems to me that what you are worried about is what will be in the regulations.

The Acting Chairman: That's right.

Senator Spivak: You are surely not suggestiong it ought not to be the power of the Governor in Council to make regulations, because in broad terms the objective is safety in the railways. Even if you took the word "control" out I don't know how you could possibly prevent abuse in advance of seeing the regulations. Surely your problem is when the regulations are written. That would be the only time you could tell whether indeed there was abuse, and if there was abuse then surely the only recourse is what would be reasonable in a democratic society. How can you prevent in advance an eventuality which might indeed be excessive or which might contravene a person's rights, and so forth?

The Acting Chairman: Well, we are more or less controlled now under rule G. Everyone knows what it means. If you are caught drinking in a hotel before going on the job, or drinking on the job, you're fired.

Senator Spivak: Is that rule still going to apply? That is what I am asking. Will there not be new regulations or will they stay with the old regulations?

The Acting Chairman: It is the word "control". They are going to control you on the job and off the job. We agree they should control you on the job.

Senator Spivak: But it seems to me that prohibition is also control; in fact, it is more of a control. You must have some degree of control, otherwise you can't write regulations.

The Acting Chairman: That is correct but "subject to call" is the stickler. We would like a definition of "subject to call". That is what we would like to be defined.

Senator Spivak: Can you show me where "subject to call" is in this legislation? I don't know what you are talking about.

The Acting Chairman: "Subject to call" is in the railroad rule book now.

[*Traduction*]

que le Cabinet ou le gouverneur en conseil disposerait de trop de pouvoirs. Il régirait les employés qu'ils soient au travail ou non. D'après notre interprétation du projet de loi, c'est ce qui se produira.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Ce que j'essaie de déterminer—et que je n'ai pas encore réussi à faire—c'est de savoir si cette nouvelle disposition constitue un changement par rapport à la situation de ces dernières années? N'existe-t-il pas à l'heure actuelle de contrôle? Ce projet de loi modifie la loi actuelle, la met à jour ou la refond.

M. Churcher: Ces pouvoirs existent dans la *Loi sur les compagnies de chemin de fer*, sénateur. J'ajouterais que le changement se limite aux mots «essentiels pour la sécurité ferroviaire» de l'alinéa 18(1)*c*) du projet de loi. Le contrôle est donc restreint par la sécurité ferroviaire.

Le sénateur Spivak: Est-il possible de savoir quel abus serait visé dans la loi sans consulter les règlements? Il me semble que vos craintes portent sur l'établissement de règlements.

Le président suppléant: C'est juste.

Le sénateur Spivak: Vous ne voulez sûrement pas dire qu'il ne devrait pas entrer dans les pouvoirs du gouverneur en conseil de faire des règlements parce que, de façon générale, l'objectif est la sécurité ferroviaire. Même si vous enleviez le mot «régir», je ne vois pas comment vous pourriez empêcher les abus avant que les règlements soient pris. C'est ça le problème. Ce ne sera que lorsque les règlements seront édictés que l'on saura si vraiment il y a eu abus et, s'il y a eu abus, le seul recours acceptable serait sûrement ce que l'on considérerait comme raisonnable dans une société démocratique. Comment pouvez-vous prévenir une éventualité abusive ou qui irait à l'encontre des droits de la personne?

Le président suppléant: Eh bien, nous sommes plus ou moins régis maintenant en vertu de la règle G. Tous savent ce que cela veut dire. Si vous êtes pris en train de boire dans un hôtel avant d'aller travailler ou en train de boire au travail, vous êtes congédié.

Le sénateur Spivak: Cette règle va-t-elle toujours s'appliquer? C'est ce que je veux savoir. Y aura-t-il de nouveaux règlements ou conserveront-ils les anciens?

Le président suppléant: C'est le mot «régir». La loi régira les employés au travail comme en dehors du travail. Nous convenons qu'elle devrait régir les employés au travail.

Le sénateur Spivak: Mais il me semble qu'interdire est une façon de régir; en fait, ça l'est davantage. On doit avoir un certain degré de contrôle, sinon on ne peut rédiger de règlements.

Le président suppléant: C'est exact, mais le problème est la formulation «susceptible de prendre le service». Nous aimerions que l'on donne une définition de cette expression.

Le sénateur Spivak: Pouvez-vous me dire où cette expression se trouve dans le projet de loi? Je ne sais pas de quoi vous voulez parler.

Le président suppléant: Cette expression se trouve maintenant dans le livre de règlements des compagnies de chemin de fer.

[*Text*]

Senator Spivak: Is that rule book still going to apply or are we going to have new regulations based on this amending legislation? That is what I am asking.

The Acting Chairman: It is my understanding that the rule book is going to be rewritten, and under an Order in Council by the Governor in Council the "subject to call" regulations could be changed. That's the concern.

Senator Spivak: But how will we know what that is until the rule book is rewritten? We could spend all day on this piece of legislation without knowing what the regulation might be.

The Acting Chairman: Speaking for myself, I don't trust rules and regulations because they are made after the legislation comes into force. That is what is bothersome.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, may I ask a question on the word "control"? I would like to know whether in this provision "control" means that the railway company could demand that an employee submit to drug or alcohol testing without cause.

Mr. Churcher: No, senator, this would not allow for that. There is nothing in this legislation, as we discussed yesterday, that would allow drug testing at all. It is not a question of cause or no cause, we cannot test for drugs.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You argue that the letter we have, signed by Mr. Barbeau, the Assistant Deputy Minister, means the word "control" here could not be interpreted as authorizing that the employee submit to drug or alcohol tesing without cause.

Mr. Churcher: without any cause for any reason there could not be drug testing, senator.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Thank you.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, based on your highly informed technical knowledge and experience in railway matters I would like to ask you how many amendments of this kind do you have this afternoon? I would just like to know if the play is around the goal area or centre ice.

The Acting Chairman: Well, Mr. Churcher has said he has already covered a second amendment, the use of drugs by any employee in railway companies. So I am happy with that.

Mr. Churcher: We feel, senator, that clause 18(1)(b) is adequate to cover people other than just the people on the trains.

The Acting Chairman: I am happy with that.

Mr. Churcher: Thank you.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So are you saying, Mr. Chairman, that you would like me to ask for leave to withdraw this amendment?

The Acting Chairman: I think so.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): All right.

[*Traduction*]

Le sénateur Spivak: Ce livre de règlements continuera-t-il de s'appliquer ou y aura-t-il de nouveaux règlements fondés sur le projet de loi. C'est ce que je veux savoir.

Le président suppléant: Il semble que le livre de règlements sera refondu et que le règlement portant sur cette expression pourrait être changé en vertu d'un décret pris par le gouverneur en conseil. C'est ça le problème.

Le sénateur Spivak: Mais comment saurons-nous ce qu'il en sera avant que le livre de règlements soit refondu? Nous pourrions passer toute la journée sur ce projet de loi sans connaître la teneur du règlement.

Le président suppléant: Pour ma part, je n'ai aucune confiance dans les règlements puisqu'ils sont pris après l'entrée en vigueur d'une loi. C'est ça qui est problématique.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, puis-je poser une question relative au mot «régir»? J'aimerais savoir s'il résultera de cette disposition (l'alinéa 18(1)*c*)) que la compagnie de chemin de fer pourra demander à un employé de se soumettre sans raison à des tests de dépistage d'alcool ou de drogues.

M. Churcher: Non, sénateur, il n'en serait pas ainsi. Il n'y a rien dans ce projet de loi, comme nous l'avons dit hier, qui permettrait d'administrer des tests de dépistage de consommation de drogues. Que l'on ait raison ou non de le faire, on ne peut pas faire passer des tests de dépistage de drogues.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites que M. Barbeau, le sous-ministre adjoint, précise dans sa lettre que le mot «régir» ne pourrait être interprété de manière à autoriser l'employeur à administrer des tests de dépistage de drogues ou d'alcool sans raison valable.

M. Churcher: Quelle qu'en soit la raison, l'employeur ne pourrait faire passer des tests de dépistage, sénateur.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Merci.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, compte tenu de votre bagage de connaissances techniques et de votre expérience des questions ferroviaires, j'aimerais vous demander combien d'amendements de ce genre avez-vous à présenter cet après-midi? J'aimerais simplement savoir où nous en sommes.

Le président suppléant: Eh bien, M. Churcher a dit qu'il avait déjà parlé d'un deuxième amendement, l'usage de drogues par tout employé de compagnie ferroviaire. Cela me satisfait.

M. Churcher: Nous estimons, sénateur, que l'alinéa 18(1)*b*) du projet de loi est rédigé de telle sorte qu'il s'applique aussi bien aux employés à bord des trains comme à ceux qui n'y sont pas.

Le président suppléant: Je comprends.

M. Churcher: Merci.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous disiez donc, monsieur le président, que vous aimeriez que je demande le retrait de cette modification?

Le président suppléant: C'est exact.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Très bien.

[*Text*]

The Acting Chairman: Thank you very much. Shall clause 18 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, just so that there is no thought I was misleading the committee earlier on when we talked about the heading to clause 12, may I say that the words "and to Public Safety" could be added at the publishing of the *Canada Gazette*, if the Senate so wished, and no amendment would be necessary. That is advice I have received. I am not an expert in legal matters but I understand this might be possible.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Well, if the government doesn't think it is desirable we are not going to inflict it upon the legislation.

Senator Bonnell: Is there any real need to add those words? Are we any better off by changing it?

Mr. Churcher: Frankly, senator, I feel not.

Senator Bonnell: Well, why not leave it alone?

Mr. Churcher: Fine.

The Acting Chairman: Any further discussion?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, the amendment I am going to put before the committee is to clause 35. Perhaps we could carry all the intervening clauses unless another senator wishes to propose an amendment to one of them.

The Acting Chairman: It is moved by the Honourable Senator MacDonald (Halifax) that clauses 19 to 34 be carried. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried. Clause 35. Senator Stewart.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, clause 35 is the one that deals with medical information. As I understand it there are to be regulations which will require that employees occupying designated positions will have regular, shall I say, company-sponsored medical examinations. The period that has been mentioned is two years.

Clause 35 deals with something else. It provides that if an employee occupying one of these designated positions is being medically examined by his private physician and he is found to have a condition which might have a bearing on safe railway operations, the physician is required to report the employee's condition.

I say that we are confronted with a kind of dilemma here. On the one hand we have the concern for the confidential relationship between a medical doctor and his patient, which is an age-old tradition. On the other hand, we have the very general concern that we all share for public safety.

It seems to me that the situation as it has been put before us is distorted. There is great emphasis on requiring private physicians to report the condition of their patients, but on the

[*Traduction*]

Le président suppléant: Je vous remercie. L'article 18 du projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Amendement adopté.

M. Churcher: M. le président, pour que l'on ne pense pas que j'ai induit le Comité en erreur plus tôt lorsque nous avons parlé du titre de l'article 12 du projet de loi, on pourrait peut-être ajouter les mots «et à la sécurité du public» avant la publication dans la Gazette du Canada, si le Sénat le désire. Aucun amendement ne serait requis. C'est l'avis que j'ai reçu. Je ne suis pas juriste, mais je sais que cela est possible.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Eh bien, si le gouvernement ne croit pas que ce soit souhaitable, nous n'allons pas l'imposer.

Le sénateur Bonnell: Est-il vraiment nécessaire d'ajouter ces mots? Est-ce qu'ils apportent une amélioration?

M. Churcher: Franchement, sénateur, je ne crois pas.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi alors ne pas les laisser tomber?

M. Churcher: Très bien.

Le président suppléant: D'autres questions?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): M. le président, l'amendement que je veux déposer devant le Comité porte sur l'article 35 du projet de loi. Peut-être pourrions-nous adopter les articles 19 à 34 à moins qu'un sénateur désire proposer une modification à l'un d'entre eux.

Le président suppléant: Il est proposé par l'honorable sénateur MacDonald (Halifax) que ces articles soient adoptés. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Adoptés. Article 35, sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, l'article 35 du projet de loi porte sur les renseignements médicaux. À ma connaissance, des règlements seront pris qui exigeront que les employés occupant des postes classifiés comme essentiels passent régulièrement des examens administrés par des médecins de compagnies de chemins de fer. La période qui a été mentionnée est de deux ans.

L'article 35 du projet de loi traite d'autres choses. Il prévoit que si un employé qui occupe un poste classifié essentiel est examiné par son médecin personnel et que ce dernier juge que le patient souffre de troubles susceptibles de compromettre la sécurité ferroviaire, ledit médecin est tenu d'en informer la compagnie.

Je dis que nous faisons face ici à une sorte de dilemme. D'un côté, on doit respecter le caractère confidentiel des relations médecin—patient, qui est un principe reconnu depuis longtemps. D'autre part, nous devons aussi tenir compte de la sécurité du public.

Il me semble que la situation qui nous a été présentée est déformée. D'une part, on exige des médecins privés qu'ils donnent des renseignements sur l'état de santé de leurs patients,

[*Text*]

other hand there are going to be regular company-sponsored examinations only every two years. Now, if public safety is as important as we all say it is, if it is so important as to require a breach of confidentiality between doctor and patient, it seems to me that the time between those required examinations should be shorter. I don't suggest we should go so far as the regime that applies to civil aviation but I think we ought to approach that.

With that in mind, Mr. Chairman, I would like to put before the committee the following:

> That clause 35 of Bill C-105 be amended, on page 33,
>
> (a) by striking out lines 20 to 26 and substituting the following:
>
> "35.(1) A person who holds a position in a railway company that is declared by regulations made under paragraph 18(1)(b) to be in a position critical to safe railway operations (referred to in this section as a "designated position"), shall undergo a medical examination (include audiometric and optometric examination) at least every twelve months.
>
> (2) Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient is a person described in subsection (1), the"

The rest of the clause would read as it now reads except that subclauses (2) to (5) would be renumbered, and any cross-references thereto would be renumbered accordingly.

The result would be that we would not disturb the provision in the bill with regard to private physicians reporting their patients, but we would requre these company-sponsored medical examinations to be held at least every twelve months. That, it seems to me, would bring into better alignment the responsibility of the company for safety and the imposition upon the private physician to report his patient.

The Acting Chairman: Any discussion?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, I fully understand the concern that Senator Stewart has expressed here and I think this is an admirable way of doing it. The one question I have is who is to say that a medical examination once every twelve months is correct. That is the one concern I would have, senator. As I mentioned to you yesterday, we don't know whether it should be every six months, twelve months, two years or whatever.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Do you have a copy of my amendment?

Mr. Churcher: Yes, senator.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It says "at least every twelve months". What I am arguing is that "at least every twelve months" is better than "at least every twenty-four months".

Senator Bonnell: Where does it say "at least every twenty-four months"? Does it say "at least every twenty-four months" somewhere else?

[*Traduction*]

mais, d'autres part, on précise qu'il n'y aura d'examens par des médecins de la compagnie que tous les deux ans. Or, si la sécurité publique est aussi importante qu'on veut bien le dire, au point d'exiger que les médecins privés divulguent des renseignements confidentiels, il me semble que l'écart entre ces examens obligatoires devrait être plus court. Je ne dis pas que l'on devrait appliquer le même régime qu'en aviation civile, mais je crois que l'on devrait adopter des dispositions semblables.

Cela dit, monsieur le président, j'aimerais présenter la modification suivante:

> Que le paragraphe 35(1) du projet de loi C-105, page 33, soit modifié comme suit:
>
> (35(1) Quiconque occupe, au sein d'une compagnie de chemin de fer, un poste jugé essentiel pour la sécurité ferroviaire, en application de l'alinéa 18(1)*b*), doit passer un examen médical (y compris un examen optométrique et audiométrique) au moins tous les douze mois.
>
> (2) Si le physicien ou l'optométriste a des motifs raisonnables de croire que le patient est une personne visée au paragraphe (1) ci-dessus, il»

Le reste de l'article serait inchangé sauf que les paragraphes seraient renumérotés, et les renvois modifiés en conséquence.

De cette manière, on ne changerait pas la disposition du projet de loi qui concerne l'obligation des médecins privés de divulguer des renseignements confidentiels tout en exigeant que les compagnies fassent passer des examens médicaux aux personnes concernées au moins tous les douze mois. Il me semble que, ce faisant, nous établirions un meilleur équilibre entre la responsabilité de la compagnie en matière de sécurité et l'obligation des médecins privés de divulguer des renseignements confidentiels relatifs à leurs patients.

Le président suppléant: Y a-t-il des questions?

M. Churcher: Monsieur le président, je comprends très bien le point de vue que le sénateur a exprimé et je crois qu'il a admirablement bien exposé le problème. Toutefois, qui peut dire qu'un examen médical tous les 12 mois est suffisant. C'est la seule difficulté que j'ai à signaler, sénateur. Comme je vous l'ai dit hier, nous ne savons pas si l'intervalle devrait être de six mois, de 12 mois, de deux ans ou plus.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Avez-vous un exemplaire de mon amendement?

M. Churcher: Oui, sénateur.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il y est écrit «au moins tous les 12 mois». Je crois qu'une fois tous les 12 mois est bien meilleur qu'une fois tous les 24 mois.

Le sénateur Bonnell: Où est-il dit «au moins tous les 24 mois»? Est-il écrit «au moins tous les 24 mois» ailleurs?

[*Text*]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, that is what is proposed for the regulation, which is not before us. That is part of the problem.

Senator MacDonald (Halifax): You feel, Senator Stewart, by making the period of examination by a private physician compressed, if you will, that this is going to go some distance with respct to this breach of the so-called confidentiality versus public safety area?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Did you say examination by a private physician?

Senator MacDonald (Halifax): By a company physician.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes. If we are prepared to say that safety is so important that the employee has to have a company-sponsored examination at least every twelve months, then it seems to me we have a better ground for entrenching upon confidentiality.

Senator MacDonald (Halifax): Then I guess the second clarification I want is this. Knowing there is a precedent in the Aeronautics Act, knowing that there is a recommendation from the Foisy Commission, why does this still bother you that much? What is the difference between air and rail in this regard?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The difference is that in the case of aeronautics I understand they have to have an examination every six months. I am not going that far.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, that provision of six months doesn't cover all flight personnel. I think in some cases it is twelve months, and it might be even longer.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): There is a six-month requirement in the case of people who are regarded as being in crucial positions.

Mr. Churcher: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So I am not going that far, Senator MacDonald. I am dropping it down to twelve months from the discussed two years.

Senator Spivak: Senator Stewart, the difference is that you want it in the law rather than in the regulations.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Not only that but it seems to me if safety is so important that we are going to entrench upon traditional confidentiality, then it should be a requirement that in the interests of safety there should be regular examinations.

Mr. Churcher: In the fifth line of your amendment, senator, you say "shall undergo a medical examination". Would you not want to be a little more precise and say "a company medical examination" or words to that effect?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That would be fine. I would be happy with that.

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non, c'est ce qui est proposé pour le règlement dont nous n'avons pas le texte. C'est bien là le problème.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous croyez, sénateur Stewart, qu'en comprimant la période séparant deux examens par un médecin privé on réduira le déséquilibre entre le non-respect du caractère confidentiel des relations médecin-patient et la sécurité publique?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Avez-vous dit examens par un médecin privé?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Par un médecin de la compagnie.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui. Si nous convenons que la sécurité revêt une si grande importance que l'employé doit se soumettre à un examen médical par un médecin de la compagnie au moins tous les 12 mois, il me semble alors que nous serions en terrain plus solide pour empiéter sur le caractère confidentiel des relations médecin-patient.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Alors, la deuxième clarification que je vois est la suivante: compte tenu du précédent dans la *Loi sur l'aéronautique*, et d'une recommandation de la Commission Foisy, pourquoi cela vous dérange-t-il encore autant? Quelle est la différence entre les compagnies aériennes et les compagnies ferroviaires en cette matière?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): La différence c'est que, dans le cas de l'aéronautique, les employés doivent se soumettre à un examen médical tous les six mois. Ce n'est pas ce que je propose.

M. Churcher: Monsieur le président, cette disposition sur l'examen médical tous les six mois ne s'applique pas à tout le personnel navigant. Je crois même que dans certains cas l'exigence est de 12 mois, voire plus.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il y a une exigence de six mois dans le cas des employés qui sont considérés comme essentiels.

M. Churcher: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne vais donc pas aussi loin, sénateur MacDonald. Je réduis l'exigence de 24 à 12 mois.

Le sénateur Spivak: Sénateur Stewart, la différence est que vous voulez que la disposition paraisse dans la loi et non dans les règlements.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non seulement cela, mais il me semble que si la sécurité est importante au point où le lien confidentiel traditionnel va être brisé, il devrait aussi être obligatoire qu'en regard de la sécurité il y ait des examens médicaux réguliers.

M. Churcher: À la septième ligne de votre amendement, sénateur, vous dites «doit passer un examen médical». Ne conviendrait-il pas d'être un peu plus précis et de dire «un examen médical par un médecin de la compagnie» ou quelque chose comme ça?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce serait parfait. Oui, d'accord.

[*Text*]

Mr. Churcher: Would "company medical examination" be satisfactory, Mr. Roger?

Mr. Roger: I have a question as to what medical examination means. It can mean many things. Who conducts the examination? If it is a private physician, is he asked to report to the company? I don't know whether the companies have medical practitioners on their own staff all over Canada or whether they have to bring physicians into some communities from big cities.

Mr. McNeil: Some do and some don't.

The Acting Chairman: I think I can answer that. In London, Ontario, we have CNR doctors. That is their job. If you are sent to a CNR doctor you have a choice of one of three doctors and they will decide whether or not you have to go to the clinic in Toronto.

Senator Stewart, under your amendment is this a private physician or CNR doctor in the terminal? Nearly every place where the railroad goes in there is a CNR doctor assigned to CNR employees.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am surprised that a problem has been raised with definitions. The people who usually raise questions of definitions are senators and members of the House of Commons. They complain about the uncertainty of the language being used. What I have in mind is that, as I understand is the case in civil aviation, there will be a company-sponsored medical examination at least every twelve months. How the company arranges that is not of great importance to me, but in the interests of safety the company should arrange for a medical examination at least every twelve months. Perhaps they want to farm this work out; perhaps they want to use their own facilities and staff for the performance of these medical examinations.

It seems to me that this is entirely separate from what is now set forth in clause 35, where an employee goes in to see his doctor, perhaps because he has a broken toe, and in the course of the examination the doctor discovers that the patient has high blood pressure. Then the physician informs the company and as a result the employee may suffer job consequences. It seems to me that if you are going to require what I call a breach of confidentiality, then in the interests of safety we have to provide for company-sponsored medical examinations. I don't think there is any disagreement on that. They may be some disagreement on the wording, but there is no disagreement with the thrust of what we are seeking. We are seeking safety.

The Acting Chairman: Is there any futher discussion?

Senator MacDonald (Halifax): Where is the big emphasis? Is it on safety or is it on this so-called confidentiality? I am not sure from listening to you.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I think it is a question of balance, senator. It seems to me the thing is not in balance when you are prepared to breach confidentiality, all the while allowing the railway companies to have people oper-

[*Traduction*]

M. Churcher: L'expression «examen médical administré par un médecin de la compagnie» serait-elle satisfaisante, monsieur Roger?

M. Roger: Je me demande ce qu'on entend par examen médical. Cela peut vouloir dire beaucoup de choses. Qui administre l'examen? Est-ce un médecin privé qui doit faire rapport à la compagnie? Je ne sais pas si les compagnies ont à leur service leurs propres médecins dans tout le Canada ou si elles doivent faire appel à des médecins de l'extérieur.

M. McNeil: Certaines ont leurs propres médecins et d'autres pas.

Le président suppléant: Je crois que je peux répondre à cette question. À London (Ontario), le CN a ses propres médecins dont c'est le travail. Si on vous envoie chez un médecin du CN, vous avez le choix entre trois médecins qui décideront si vous devez aller ou non dans la clinique de Toronto.

Sénateur Stewart, dans votre amendement, s'agit-il d'un médecin privé ou d'un médecin du CN? Partout où le chemin de fer va, il y a un médecin du CN qui est affecté aux employés de la compagnie.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je m'étonne que ces définitions fassent problème. Ce sont généralement des sénateurs et des députés qui soulèvent les problèmes de définition. Ils se plaignent de l'imprécision des termes utilisés. Ce qui se passera—comme c'est le cas de l'aviation civile—c'est que les employés devront se soumettre à des examens médicaux administrés par des médecins engagés par la compagnie au moins tous les 12 mois. Peu importe par qui ces examens sont donnés. Ce qui importe c'est que, en regard de la sécurité, la compagnie fasse passer à ses employés des examens médicaux au moins tous les 12 mois. Libre à elle de faire faire ce travail par des médecins de l'extérieur ou par ses propres médecins.

Il me semble que cette question n'a rien à voir avec ce que dit l'article 35 du projet de loi. En effet, en vertu de cet article, si un employé va voir son médecin, pour une fracture à une main par exemple, et, qu'au cours de l'examen, le médecin découvre qu'il souffre d'hypertension, le médecin devrait communiquer ce renseignement à l'employeur de son patient, au détriment possible de ce dernier. Il me semble que si l'on exige ce que j'appelle une rupture du caractère confidentiel des relations médecin-patient, alors, au nom de la sécurité, il nous faut exiger des examens médicaux par un médecin engagé par la compagnie. Je crois que tous s'entendent là-dessus. Il se peut qu'il y ait désaccord sur le libellé, mais il n'y en a pas sur la portée générale. Nous voulons tous garantir la sécurité.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Sur quoi mettons-nous principalement l'accent? Est-ce sur la sécurité ou sur le caractère confidentiel? Je n'en suis pas sûr en vous écoutant.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je crois que c'est une question d'équilibre, sénateur. Je crois qu'il y aurait déséquilibre si l'on empiétait sur la confidentialité tout en permettant aux compagnies ferroviaires d'autoriser leur

[*Text*]

ate trains notwithstanding they are not requiring them to undergo frequent medical examinations.

Senator MacDonald (Halifax): I notice here in the Canadian Medical Association's letter to Mr. Bouchard, who was then the minister, they point out that "this legislation fails to place the onus of assuring the fitness of workers to perform their jobs where it should be placed, on the railway companies' occupational health department rather than on the worker's attending physician". That's your view?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, that is partly my view. I think the primary responsibility is with the company, but I am prepared to go so far as to say that if in the interval between these regular examinations a medical problem comes up which is detected by a private physician, given our great interest in public safety, the medical doctor—

Senator MacDonald (Halifax): Can squeal.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): —can squeal, yes, that's right.

The Acting Chairman: Senator Stewart, would you accept the wording "shall undergo a company-sponsored medical examination"? Put the words "company-sponsored" in there.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I have no problem with that.

The Acting Chairman: Any discussion?

Senator Bonnell: How will all the doctors in Canada know that they will have to notify a railway company that an employee has lost the sight of one eye or that his vision has become a little poor in one eye or that he is losing his hearing in one ear or there are changes in his cardiograph or that he has circulatory problems that could cause a cerebral vascular accident making him a risk on the job? How are these doctors to know it is now their duty to notify the railway companies of this country that a patient has a medical problem? Is some kind of notice going to be sent out to every doctor?

Senator Davey: It is because doctors are brilliant.

Senator Bonnell: I know they are brilliant but they haven't got that much time to read all this legislation and the regulations. They won't have copies of this bill before them, and they are too busy looking after the sick to be getting involved with all the legislation we parliamentarians are passing every day. How are they going to know about these new regulations passed by Orders in Council?

The Acting Chairman: Senator Bonnell, that is why you make the big money.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, the Canadian Medical Association has been very, very helpful to the air regulations people. They co-operated with them to produce a brochure setting out the sort of conditions that are critical to the medical health and safety of air crews. This brochure was circulated to all

[*Traduction*]

personnel à faire fonctionner les trains sans être tenu de passer des examens médicaux fréquents.

Le sénateur MacDonald (Halifax): On dit dans la lettre que l'Association médicale canadienne a adressé à M. Bouchard, qui était le ministre, que ce projet de loi attribue la responsabilité de garantir que les employés sont suffisamment en forme pour exercer les fonctions de leur emploi non pas au service de santé et de sécurité des compagnies ferroviaires, comme il devrait, mais au médecin personnel des employés. Est-ce votre opinion?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui, partiellement. Je crois que cette responsabilité incombe d'abord à la compagnie, mais j'irais jusqu'à dire que, dans l'intervalle entre ces examens médicaux réguliers, si un médecin privé décèle un problème, compte tenu de la grande importance que revêt la sécurité publique, ce médecin . . .

Le sénateur MacDonald (Halifax): Peut vendre la mèche.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): . . . peut vendre la mèche, c'est exact.

Le président suppléant: Sénateur Stewart, êtes-vous prêt à accepter le libellé suivant «doit passer un examen médical administré par un médecin engagé par la compagnie»? C'est-à-dire ajouter les mots «par un médecin engagé par la compagnie».

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je n'y vois aucun inconvénient.

Le président suppléant: Quelqu'un veut-il en discuter?

Le sénateur Bonnell: Comment tous les médecins du Canada sauront-ils qu'ils doivent aviser une compagnie de chemin de fer lorsqu'un employé, qui a perdu l'usage total ou partiel d'un œil ou d'une oreille, dont le cardiogramme indique des irrégularités ou qui a des problèmes circulatoires pouvant engendrer un accident vasculaire cérébral, peut compromettre la sécurité ferroviaire? Comment ces médecins sauront-ils qu'il leur incombe maintenant d'informer les compagnies de chemin de fer de ce pays qu'un de leurs employés a des problèmes de santé? Un avis quelconque sera-t-il envoyé à chacun d'entre eux?

Le sénateur Davey: Ils le sauront parce qu'ils sont très intelligents.

Le sénateur Bonnell: Je sais qu'ils sont très intelligents, mais il n'en demeure pas moins qu'ils n'ont pas beaucoup le temps de lire toutes les lois et tous les règlements. Ils n'auront pas un exemplaire du projet de loi C-105 devant les yeux et ils ont trop de malades pour avoir le temps de s'intéresser à toutes les mesures législatives que nous adoptons quotidiennement. Comment apprendront-ils que de nouveaux règlements ont été pris par décret?

Le président suppléant: Sénateur Bonnell, c'est pour ça qu'ils gagnent bien leur vie.

M. Churcher: Monsieur le président, l'Association médicale canadienne a énormément aidé l'industrie du transport aérien. De pair avec celle-ci, l'Association a publié une brochure qui énumère les types de problèmes qui peuvent compromettre la santé et la sécurité du personnel navigant. Cette brochure a été

[*Text*]

members of the CMA, and all new members are informed as they start their practice. We would propose to do the same thing with the rail mode. I think we can work out an agreement which would ensure that the GP would be made aware of the sorts of critical conditions to be looked out for in railway crews.

Senator Bonnell: How is the private physician to know which CNR or CPR medical officer he is to send the report to? Will the CNR and CPR and other railway companies pay the physician for this information?

Mr. Churcher: The answer to the second questions is no, they won't pay the physician for the information. The answer to the first questions is that this information will be circulated at the same time as the brochure.

Senator Bonnell: Why do the taxpayers of Canada, thorough hospital and medical insurance plans, have to pay physicians for doing medical examinations which are for the benefit of the railways of this country? Why wouldn't the railways have to pay for this information, the same as would insurance companies or anybody else who gets this information?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It is called user pay.

Senator Bonnell: Yes. Whoever is getting the information should have to pay for it. It costs 37 cents to mail a letter and probably 50 cents to mail a report with a letter. Who will pay for the postage and the paper and the secretarial work to send this information off to the railway companies? This is an expense to Canadian physicians. Who will pay that expense?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, this is not a special examination that is carried out to find out whether a person is fit to operate a railway train. That sort of examination will be carried out by the railway companies themselves on a regular basis. This here is the result of a patient going to his own doctor for any complaint. The doctor carries out an examination which is covered by OHIP, for example, or by an appropriate plan in any other province. If during this examination the doctor finds that his patient has a medical condition which would likely constitute a threat to safe railway operations, then and only then would the physician be required to inform the railway company. So this is, if you will, a fallout from some other reason for which the patient has visited his doctor.

Senator Bonnell: Who will pay for the postage and the letter paper and the envelopes and all the paper work? Who will pay for that?

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): it is an act of good citizenship.

Senator Bonnell: There is too much good citizenship now on the part of physicians. It is one thing to order that this be done,

[*Traduction*]

distribuée à tous les membres de l'Association, et tous les nouveaux membres sont mis au courant des nouvelles procédures dès qu'ils commencent à exercer. Nous avons l'intention de faire la même chose pour le secteur ferroviaire. Je crois que nous pouvons conclure une entente en vertu de laquelle tous les omnipraticiens seront informés des types de problèmes graves qu'ils doivent rechercher chez le personnel des compagnies de chemin de fer.

Le sénateur Bonnell: Comment le médecin qui exerce dans le secteur privé saura-t-il à quel médecin du CN ou du CP il doit envoyer son rapport? Le CN, le CP et les autres compagnies de chemin de fer paieront-ils les médecins pour obtenir ces renseignements?

M. Churcher: La réponse à votre deuxième question est non. Les compagnies ne paieront pas les médecins pour des renseignements médicaux. Quant à votre première question, l'information pertinente sera diffusée en même temps que la brochure.

Le sénateur Bonnell: Pourquoi les contribuables canadiens, par le biais de leurs régimes d'assurance-hospitalisation et d'assurance-maladie, doivent-ils payer les médecins pour faire des examens médicaux qui profitent uniquement aux compagnies de chemin de fer du pays? Pourquoi celles-ci ne paieraient-elles pas pour ces renseignements, tout comme le font les compagnies d'assurances ou qui que ce soit?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous faites référence à un système de financement par l'usager.

Le sénateur Bonnell: Oui. C'est-à-dire que c'est la personne qui reçoit l'information qui doit débourser une somme d'argent pour l'obtenir. Il en coûte 0,37 $ pour envoyer une lettre par la poste et probablement 0,50 $ pour envoyer un rapport avec cette lettre. Qui paiera les tarifs postaux, le papier et le travail de secrétariat pour envoyer ces renseignements aux compagnies de chemin de fer? Ces dépenses incomberont-elles aux médecins canadiens? Qui paiera la note?

M. Churcher: Monsieur le président, il ne s'agit pas d'un examen spécial pour déterminer si une personne est en mesure de faire fonctionner un train. Ce dernier type d'examen est régulièrement effectué par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes. Nous parlons plutôt de l'examen effectué lorsqu'un patient va voir son médecin parce qu'il ne se sent pas bien. Le médecin effectue alors un examen dont les frais sont couverts par le Régime d'assurance-maladie de l'Ontario ou celui d'une autre province. Si, dans le cadre de cet examen, le médecin s'aperçoit que la santé de son patient est susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire, il doit alors, et uniquement alors, en informer la compagnie. Si vous voulez, il s'agit d'une conséquence qui découle d'une visite du patient chez son médecin.

Le sénateur Bonnell: Qui paiera pour l'affranchissement, le papier à lettre, les enveloppes et le travail administratif? Qui?

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): C'est un acte de civisme.

Le sénateur Bonnell: Les médecins font actuellement preuve de beaucoup trop de civisme. C'est bien beau d'ordonner aux

[*Text*]

but I am sure that insurance companies would pay the physician to send this information to them.

Another thing I don't see referred to in this legislation is confidentiality. When a physician sends the information to a railway company, I would hate to think that someone in that railway company could take this information and pass it around, saying, for instance, that so and so has AIDS. "We have a letter from a doctor saying that Mr. so and so has AIDS. You fellas better keep away from him." It would be a sad situation if that confidential information got beyond the medical officer of the railway company.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, there are two provisions in clause 35 that I believe answer your concerns, which are very real concerns. One is that when the physician sends a notice to the railway company he has to at the same time inform the patient of this. So there is no question of hiding from the patient the fact he has given the information to the company. He must inform the patient.

Secondly, the information goes to the company medical officer who is a medical doctor himself. He is bound by the same ultra confidentiality as the patient's doctor is.

There is provision in clause 35(5) that the information provided is privileged and no person shall be required to disclose it or give evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings, and it is not admissible in any such proceedings except as provided in subsection (3), which allows a railway company to take action to ensure safe railway operations; in other words, to take the man off the locomotive if he has a medical problem. The second point is where the patient consents. If there are any disciplinary proceedings or if the patient wishes to carry a grievance, this information may only be used if the patient consents to it.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, as I read that section it doesn't state that. As I read that section it says that "no person shall be required". It doesn't say that no person shall disclose it. It says "no person shall be required to disclose".

Mr. Churcher: It says above, senator, that it is privileged.

Senator Bonnell: It says privileged, but privileged to whom, though?

Mr. Churcher: Well, privileged means that it may not be disclosed.

Senator Bonnell: it says that no person shall be required. That sounds to me as though someone might disclose it but he shall not be required to. You can't make him disclose it except under those two circumstances. Anyway, if you feel the information coming from the physician is protected, that is one thing, but I think there should be something in the regulations requiring the railway companies to pay for this information the

[*Traduction*]

médecins d'envoyer ces renseignements, mais je suis convaincu que les compagnies d'assurance paieraient ceux-ci pour obtenir des renseignements de cette nature.

Je me suis également aperçu que le projet de loi C-105 n'aborde en aucune façon la question du caractère confidentiel des renseignements. Si un médecin envoie des renseignements médicaux à une compagnie de chemin de fer, je ne peux supporter l'idée qu'un employé de cette compagnie puisse rendre ces renseignements publics en disant par exemple à tout le monde que M. Untel a le SIDA. «Nous avons en main une lettre que nous a fait parvenir un médecin et dans laquelle on indique que M. Untel a le SIDA. Vous seriez mieux de ne pas trop le côtoyer, les amis.» Il serait très pénible que ces renseignements confidentiels parviennent aux oreilles de personnes autres que le médecin de la compagnie de chemin de fer.

M. Churcher: Monsieur le président, deux dispositions de l'article 35 pourront dissiper vos inquiétudes, d'ailleurs très judicieuses. L'une d'entre elles précise que lorsqu'un médecin envoie un avis à une compagnie de chemin de fer, il doit en même temps en informer son patient. Il n'est donc pas question de cacher au patient le fait d'avoir donné ces renseignements à la compagnie. Le médecin doit en informer son patient.

En deuxième lieu, ces renseignements sont envoyés au médecin de la compagnie qui est tout aussi lié par le secret professionnel que le médecin personnel du patient.

D'autre part, le paragraphe 35(5) précise que les renseignements sont protégés et que nul n'est tenu de les communiquer ou de témoigner à leur sujet dans le cadre de procédures judiciaires, disciplinaires ou autres et qu'ils n'y sont pas, sous réserve du paragraphe (3), admissibles en preuve. Le paragraphe (3) permet à une compagnie de se servir de ces renseignements pour assurer la sécurité ferroviaire soit, en d'autres mots, d'exiger qu'un employé quitte la locomotive si sa santé n'est pas assez bonne. Ces renseignements peuvent également être communiqués si le patient y consent. Ainsi, s'il y a des procédures disciplinaires ou si le patient désire porter un grief, ces renseignements ne peuvent être utilisés que si le patient donne son consentement.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, à mon avis, ce n'est pas ce que cet article prévoit mais plutôt que «nul n'est tenu» de les communiquer. Il ne précise pas que personne ne doit les communiquer. On y lit: «nul n'est tenu de les communiquer».

M. Churcher: Sénateur, l'article précise auparavant que les documents sont protégés.

Le sénateur Bonnell: Les renseignements sont protégés, mais pour qui?

M. Churcher: Eh bien, le terme «protégé» signifie que les renseignements ne peuvent être communiqués.

Le sénateur Bonnell: Ce paragraphe indique que nul n'est tenu de les communiquer. J'ai l'impression que cela permettrait à quelqu'un de le faire sans y être tenu. Vous ne pouvez l'obliger à le faire sous réserve des deux exceptions prévues. De toute façon, si vous m'assurez que les renseignements fournis par le médecin sont protégés, cela me va; je continue tout de même à penser que les règlements devraient obliger les compa-

[*Text*]

same as an insurance company or any other company seeking information from a physician would have to pay for it. They should not expect a physician to pay the expenses of mailing the information or making long-distance phone calls and spending their time without remuneration to get this information out under the regulations. The first thing you know the poor physicians will go bankrupt.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Like the lawyers.

The Acting Chairman: Honourable senators, Mr. D.A. Geekie, Director of Communications and Government Relations for the Canadian Medical Association is in the audience. He is prepared to speak on clause 35 if you so wish. Are there any objections?

Hon. Senators: Agreed.

M. D. A. Geekie, Director of Communications and Government Regulations, Canadian Medical Association: Thank you very much, honourable senators. I simply wish to try to assist you as a friend of the committee. We appeared before this committee earlier in an attempt to point out that this section of the act is not supported by the association, indeed it is strongly opposed, and we gave the reasons why.

We pointed out to the committee that this situation is very different from the situation relative to the revisions in the Aeronautics Act where there was documented evidence of a major problem, and that the problem could be resolved only by mandatory medical reporting, that it could not be resolved otherwise. We suggested to you that the situation is very different from the railway situation. Here you are not dealing with an individual who is licensed by the Department of Transport and where there is a mechanism for referring people to an independent physician within civil aviation medicine or one of their experts. Here we are in essence reporting directly to a railway medical officer, which is a different situation. There is no licensing involved.

We were pleased to assist the Department of Transport both in terms of drafting this section in the Aeronautics Act and, as has been outlined to you, educating physicians and encouraging and promoting them to participate and co-operate, and I think Mr. Churcher's comments that it has worked very well is very fair and true.

Sir, I would be less than honest if I did not tell this committee that the CMA will not co-operate with the Department of Transport to promote and encourage physicians to participate in this section, for the reasons that have been well documented to you. I suggest to you, honourable senators, that the vast majority of physicians in this country on an individual basis under these circumstances are highly unlikely to co-operate in the carrying out of this proposal that is being put forth.

We have explained this and have talked at great length about this with Mr. Churcher and his colleagues and others. We have pointed out that there is no documentation in the

[*Traduction*]

gnies de chemin de fer à payer pour ces renseignements, tout comme une compagnie d'assurance ou toute autre compagnie désirant obtenir ce genre d'information auprès d'un médecin. On ne doit pas s'attendre à ce qu'un médecin paie pour envoyer les renseignements par la poste, faire des appels interurbains ou utiliser une partie de son temps gratuitement afin d'envoyer les renseignements prévus aux termes des règlements. La première chose que nous saurons, c'est que le pauvre médecin fera faillite.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Comme les avocats.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, M. D. A. Geekie, directeur des communications et des relations gouvernementales de l'Association médicale canadienne se trouve dans la salle et il est disposé à prendre la parole au sujet de l'article 35. Êtes-vous d'accord pour l'entendre?

Des voix: D'accord.

M. D. A. Geekie, directeur des Communications et des relations gouvernementales, Association médicale canadienne: Honorables sénateurs, je vous remercie beaucoup. Je désire tout simplement vous aider à titre personnel. Les représentants de l'Association ont déjà comparu devant le Comité afin de souligner qu'ils n'appuyaient pas cet article. En fait, nous nous y opposons énergiquement et nous en avions alors donné les raisons.

Nous avions également indiqué au Comité que la situation actuelle différait totalement de celle où il avait fallu modifier la Loi sur l'aéronautique parce que l'existence d'un problème grave avait été prouvée et que la seule façon de le régler, c'était d'obliger les médecins à faire part de leurs découvertes. Nous vous avions déjà déclaré qu'il en allait tout autrement avec les opérations ferroviaires. Dans le cas qui nous occupe maintenant, il n'est pas question d'un employé auquel le ministère des Transports octroie une licence ni d'un mécanisme qui permet de référer un employé à un médecin indépendant lié au domaine de l'aviation civile ou à un expert en la matière. Il s'agit plutôt essentiellement d'envoyer des renseignements directement au médecin d'une compagnie de chemin de fer, ce qui est tout à fait différent. Aucune licence n'est en jeu.

Nous avons été heureux d'aider le ministère des Transports à rédiger un article de la Loi sur l'aéronautique et, comme on vous l'a déjà indiqué, d'informer les médecins et de les inciter à collaborer. M. Churcher a tout à fait raison lorsqu'il déclare que cette collaboration a été couronnée de succès.

Monsieur, je ne serais pas franc si je ne disais pas au Comité que l'Association médicale canadienne ne collaborera pas avec le ministère des Transports pour inciter ses membres à respecter cet article, et ce, pour les raisons qui vous ont déjà été très bien expliquées. Honorables sénateurs, je crois que la grande majorité des médecins de ce pays ne collaboreront probablement pas à cette entreprise dans de telles circonstances.

Nous avons déjà expliqué cela à M. Churcher, à ses collègues et à d'autres personnes intéressées avec qui nous avons discuté de cette question en profondeur. Nous avons souligné

[*Text*]

Foisy Commission, the source of this, to justify the introduction of mandatory medical reporting.

Mr. Chairman, in brief, as the association did before the committee earlier, I urge you to reconsider this section in the act, because I suggest to you, sir, thast it will not receive support from the profession, and the probability of its succeeding in being enforceable is very poor.

The Acting Chairman: Is there any further discussion? Senator Steuart.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I had a question in mind before Mr. Geekie spoke, and what he has said reinforces my feeling. What is the penalty imposed on a doctor who does not co-operate in this? I see that he is protected in that subclause (4) provides that no legal, disciplinary or other proceedings lie against a physician or optometrist. But what about the case of a doctor who has examined a patient privately and just says he is not going to co-operate, that he is not going to give you the information, and then something happens? What can you do? There is nothing I see in here which provides a penalty. Is there a penalty?

Mr. Churcher: No, senator, there is no penalty. You are quite correct.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): So they say, "We're not going to co-operate" and you say that if they don't there is no penalty. If they do co-operate they will sure as hell lose that man's family from their list of patients.

Mr. Churcher: Excuse me for one second, Mr. Chairman. Paul, would they be in general violation of the act?

Mr. Roger: Yes. There is an obligation under the act and there could be an offence under the act.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): What would the penalty be?

Mr. Roger: A fine. This comes under section 41 of the act.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Geekie, you are aware of Senator Stewart's amendment. Does that give you any comfort?

Mr. Geekie: It is a move in the right direction, sir, but it still leaves the private physician in the position of being required by law, without any justification that he can see, to in essence fink on his patient.

Senator MacDonald (Halifax): Why do you say it is a move in the right direction?

Mr. Geekie: It would create a situation where the occasion would arise less frequently, but it doesn't resolve the basic fundamental issue, sir.

Senator MacDonald (Halifax): So it really has not been known that there is a requirement for it.

Mr. Geekie: No, sir, not that we have had presented to us, nor to our knoweldge has any justification for this been pre-

[*Traduction*]

que rien dans la Commission Foisy, la source de cette clause, ne justifiait une telle obligation relativement aux renseignements médicaux.

En résumé, monsieur le président, tout comme l'Association l'a fait plus tôt devant le Comité, je vous demande instamment de modifier cet article de loi parce que je suis convaincu qu'il ne recevra pas l'appui du corps médical et que, par conséquent, ses chances de succès sont très minces.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions? Sénateur Steuart.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Une question m'est venue à l'esprit avant l'intervention de M. Geekie et ce qu'il a dit ne fait que renforcer mes convictions. Quelle peine a-t-on prévue pour un médecin qui ne se conformera pas à cet article de loi? Je constate qu'il est protégé aux termes du paragraphe 35(4), car celui-ci prévoit qu'aucune procédure judiciaire, disciplinaire ou autre ne peut être intentée contre un médecin ou un optométriste. Que se passera-t-il lorsqu'un médecin, après avoir examiné un patient à titre privé, déclarera tout simplement qu'il ne collaborera pas, qu'il ne vous donnera pas les renseignements demandés, et que quelque chose se produise par la suite? Que pouvez-vous faire? Je ne vois rien ici qui prévoit une peine. Y en a-t-il?

M. Churcher: Non, sénateur, aucune peine n'a été prévue. Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Ainsi, si le médecin refuse de collaborer, il n'y a aucune peine. Pourtant, s'il le fait, il est évident que la famille de cet employé ne reviendra pas le consulter.

M. Churcher: Excusez-moi un instant, monsieur le président. Paul, le médecin contreviendrait-il ainsi à la loi?

M. Roger: Oui. La loi prévoit une obligation et si les médecins ne s'y conforment pas, il y aurait infraction.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Quelle serait la peine?

M. Roger: Une amende. Celle-ci pourrait être appliquée au titre de l'article 41 de la loi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): M. Geekie, vous connaissez l'amendement proposé par le sénateur Steuart. Cet amendement vous rassure-t-il?

M. Geekie: C'est un pas dans la bonne direction, mais la loi peut encore obliger un médecin qui exerce dans le secteur privé à dénoncer son patient sans qu'il n'y ait, à son avis, de motif raisonnable de le faire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourquoi dites-vous qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction?

M. Geekie: Parce que, de cette façon, le cas se présenterait moins souvent, bien que la question fondamentale ne soit pas réglée.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Alors, on ne sait pas si cet amendement est vraiment nécessaire?

M. Geekie: Non, sénateur, personne ne nous a souligné cette nécessité et, à notre connaissance, aucune justification n'a été

[*Text*]

sented to the committee in the other place which reviewed this, or to this committee, sir.

Senator Spivak: Do you mean the clause, Senator MacDonald?

Senator MacDonald (Halifax): No, I was asking about the amendment. I wasn't aksing about the clause.

Mr. Geekie: It won't benefit it, sir, I am sorry. Please do not interpret my comments as being oppressive or critical or indicating that the profession is unsympathetic to the causes of safety in transportion of any description. I would hope, sir, that the actions of that association and the profession relative to the Aeronautics Act have made this abundantly clear. Let me tell you that in the current year the association has continued to provide information and to alert all newly licensed physicians in this country of these requreiments. This has been done at the association's expense, because the Department of Transport is not participating in this program as it did in the initial year.

I don't, sir, make any threat to the committee. I simply alert you to the feelings within the association, having reviewed this in great detail, that this is not good law.

The Acting Chairman: Senator Steuart.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Mr. Geekie may have answered my question. I understand there is going to be a general notification of this requirment, but the railways are not going to notify, say, newly licensed physicians. Do you say that the association is going to take this on despite the fact you don't like this legislation?

Mr. Geekie: No, sir, we are not. We did in the case of the Aeronautics Act. The association participated with the Department of Transport. There was a comparable clause in the Aeronautics Act.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): But you are not prepared to do that in this legislation?

Mr. Geekie: No, sir. In fact, I am here to tell you that the association will not co-operate.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Is the railway prepared, then, to follow up every newly licensed physician? When a doctor is newly licensed he is total unaware of the act. I suppose ignorance is no excuse but you may have a tough time making a case stick unless you have some system for notifying every new physician, and all physicians, of these new responsibilities.

Are we not passing legislation that really hasn't got a ghost of a chance of being effective, of putting any pressure on physicians to report?

Mr. Churcher: Senator, we do not think we are creating a precedent. This is something which exists not only in the aviation mode but I understand also in the highway traffic mode. I would like to think that we can come to an accommodation

[*Traduction*]

présentée au comité de l'autre endroit chargé d'examiner la question ni au présent Comité.

Le sénateur Spivak: Sénateur MacDonald, parlez-vous de la disposition?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Non, je parlais de l'amendement et non de la disposition.

M. Geekie: Je suis désolé, sénateur, mais cet amendement ne changera rien à la situation. Ne croyez surtout pas que je veuille formuler des critiques acerbes ou indiquer que le corps médical n'appuie pas la cause de la sécurité dans les transports. J'espère même que l'aide apportée par l'Association et les médecins lorsque la Loi sur l'aéronautique a été modifiée démontre bien le contraire! Je tiens à vous signaler que l'Association continue cette année de fournir des renseignements médicaux et de faire connaître les exigences à tous les nouveaux médecins du pays. L'Association a fait ces démarches à ses propres frais, parce que le ministère des Transports ne participe plus à ce programme comme il l'a fait durant la première année.

Monsieur, loin de moi l'idée d'effrayer le Comité. Je désire tout simplement vous faire connaître le point de vue de l'Association qui, après avoir examiné ce projet de loi en profondeur, considère que ce n'est pas une bonne loi.

Le président suppléant: Sénateur Steuart.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): M. Geekie a peut-être répondu à ma question. J'ai cru comprendre que les médecins seraient informés de cette nouvelle exigence mais que les compagnies de chemin de fer n'allaient pas aviser les nouveaux médecins. Êtes-vous en train de me dire que l'Association va s'en charger même si elle n'aime pas cette mesure législative?

M. Geekie: Non, pas du tout. Nous l'avons fait dans le cas de la Loi sur l'aéronautique. L'Association avait alors collaboré avec le ministère des Transports. La Loi sur l'aéronautique renfermait une clause comparable.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Mais vous n'avez pas l'intention de le faire pour la loi dont nous discutons?

M. Geekie: Non, sénateur. En fait, je suis ici pour vous dire que l'Association ne collaborera pas.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Les compagnies de chemin de fer sont-elles prêtes alors à communiquer avec tous les nouveaux médecins? Ceux-ci ne connaissent pas du tout la loi. Même si l'ignorance n'est pas une excuse, vous pourriez éprouver de la difficulté à gagner votre point si vous ne mettez pas en place un système quelconque qui permettra d'informer les nouveaux médecins, en fait tous les médecins, de ces nouvelles responsabilités.

La loi qui sera adoptée n'a-t-elle donc aucune chance d'être efficace ou d'inciter les médecins à donner des renseignements médicaux?

M. Churcher: Sénateur, nous ne croyons pas être en train de créer un précédent. Ce type de dispositions existe non seulement dans le domaine du trafic aérien mais également dans celui du trafic routier. J'aimerais croire que nous pouvons en

[*Text*]

with the CMA. I certainly wasn't aware of their attitude until just now. I am very sorry to hear it but I would still like to think we can work out some sort of an administrative arrangement.

Senator Spivak: May I ask a question? This may be ground that has been gone over already and I apologize if it has. What is the difference between what is in the Aeronautics Act and what is being proposed here?

Mr. Churcher: The same basic principles apply, senator. The one key difference, as Mr. Geekie pointed out, is that in the Aeronautics Act the reporting is to a Department of Transport medical officer, who is one step removed from the airline company. So the report isn't going to the person's employer. What we have done here—and we have discussed this with both the railway companies and the union, who are both satisfied with it—is to require that the report must go to the designated medical officer of the company. This medical officer is a doctor who is bound by the same Hippocratic oath as the private physician. The information that goes out to the railway company itself is "fit for service" or "not fit for service", not that the patient has AIDS or what the problem is.

Senator Spivak: So there is a difference, but there is another difference in that under the Aeronautics Act the person must be examined by the company every six months.

Mr. Churcher: Under regulations.

Senator Spivak: That is in the regulations?

Mr. Churcher: Yes.

Senator Spivak: I see. The only difference, then, is the person to whom the private physician is reporting. That doesn't seem to me to be much of a difference. In one case it is the Department of Transport and in the other case it is actually an employee of the company.

Mr. Churcher: That's correct.

Senator Spivak: So that's the difference. Okay.

The Acting Chairman: Honourable senators, clause 35.(2) reads:

> A person who holds a designated position in a railway company shall, prior to any examination by a physician or optometrist advise the physician or optometrist that the person is the holder of such a position.

That is part of the answer. Is there any further discussion?

Senator Davey: I would like to ask Mr. Geekie how he differentiates between airplanes and trains.

Mr. Geekie: We don't differentiate, sir. In discussions on this issue going back well over a year, a year and a half, we repeatedly asked for evidence showing that the health of designated employees had in fact created safety hazards to the railway.

[*Traduction*]

venir à une entente avec l'Association médicale canadienne. Je n'étais définitivement pas au courant de leur opposition jusqu'à maintenant. Je suis vraiment désolé de ce qui se passe, mais j'ose tout de même espérer que nous pouvons conclure un certain type d'entente administrative.

Le sénateur Spivak: Puis-je poser une question? On a peut-être déjà abordé ce point plus tôt, et si tel est le cas je m'en excuse. Quelle est la différence entre la clause de la Loi sur l'aéronautique et celle qui nous intéresse actuellement?

M. Churcher: Les deux clauses reposent sur les mêmes principes de base. La seule différence essentielle, comme l'a souligné M. Geekie, c'est que dans la Loi sur l'aéronautique, les renseignements sont fournis à un médecin du ministère des Transports, et non directement à la compagnie aérienne. Le rapport ne va donc pas à l'employeur du patient. Ce que nous avons fait dans le cas présent—et nous en avions discuté auparavant avec les compagnies de chemin de fer et le syndicat, qui sont d'ailleurs satisfaits des résultats—c'est d'exiger que les renseignements soient fournis au médecin désigné de la compagnie. Ce médecin a fait le même serment d'Hippocrate que le médecin qui exerce dans le secteur privé. Les renseignements fournis à la compagnie précisent uniquement si l'employé est apte ou non au travail et non que le patient a le SIDA ou un autre problème quelconque.

Le sénateur Spivak: Il y a donc une différence. Il me semble qu'il en existe une autre: en vertu de la Loi sur l'aéronautique, l'employé doit être examiné par la compagnie à tous les six mois.

M. Churcher: En vertu des règlements.

Le sénateur Spivak: Cette expérience est prévue dans les règlements?

M. Churcher: Oui.

Le sénateur Spivak: Je vois. Ainsi, la seule différence, c'est la personne à qui le médecin doit fournir les renseignements. Cette différence ne me semble pas très importante. Dans un cas, les renseignements sont fournis au ministère des Transports et dans l'autre, à un employé de la compagnie.

M. Churcher: C'est exact.

Le sénateur Spivak: Merci.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, le paragraphe 35.(2) se lit comme suit:

> Le titulaire d'un tel poste est tenu d'en révéler, avant l'examen, la nature au médecin ou à l'optométriste.

Voilà une partie de la réponse. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Davey: J'aimerais demander à M. Geekie quelle distinction il établit entre les avions et les trains.

M. Geekie: Nous ne faisons aucune différence, sénateur. Lors des discussions que nous avons eues à ce sujet il y a plus d'un an, un an et demi, nous avons demandé à maintes reprises la preuve que les problèmes de santé d'employés titulaires de tel poste avaient vraiment compromis la sécurité ferroviaire.

[*Text*]

The documentation in the Foisy report, from whence this comes, provides no such documentation—in fact, quite the contrary. We made that request because in the Aviation Act we took the same position. Initially, the association was opposed to it for the same fundamental reasons. But the association and its membership had hard, documented evidence that there was a problem, as did the Department of Transport. We had an exchange on that material without identifying the individuals involved. We reviewed it and found, to our frank dismay, that there was no other way to resolve the problem except by mandatory reporting. Because of that, and there being a frank exception that was clearly identified and documented, the association reversed its position, cooperated and assisted, and the draft went from there.

We have asked for the documentation relative to the problem in the designation of "employee" in the Railway Act. We asked if that could be provided not only from DOT, but also from the railway companies themselves, and asked for documentation which would show that this problem, if it does exist, could only be resolved by mandatory medical reporting by the private physician as opposed to a designated occupational health program.

To date that evidence and documentation has not been provided by the Department of Transport, the railway companies or anyone else. Under the circumstances, that is the basic fundamental reason—the one that your colleague mentioned is a secondary one. No hard, documented evidence has been tabled anywhere to our knowledge, that indicates that this is such a serious situation that it warrants a serious situation before the profession will negate its confidentiality requirements. That has not been provided.

Senator Davey: Could I ask how Mr. Churcher would respond to that statement?

Mr. Churcher: Basically, he is correct. We did provide some information on a number of cases, and it is correct to say that there have been no accidents that could have been prevented by medical reporting that we know of. There have been a number of near misses, however. It is perhaps best if I give you an example of the sort of thing that can cause problems.

In western Canada on one of the railways there was a train, as it happened, standing on the siding. The brakeman was not at the controls, but he suddenly collapsed. Luckily there was no safety problem because the train was standing still. They were able to get him to receive treatment. It turned out that he was diabetic and was being treated for diabetes by his GP. It is my understanding that if you are treating someone for diabetes and do a urine test the sugar level does not show as being abnormal. So even though he was receiving his normal company examinations, this did not show up. This is a case where had the physician known that this could cause a problem, we probably could have prevented this situation from happening.

[*Traduction*]

Le rapport Foisy, d'où ceci est tiré, ne prouve rien en ce sens, tout au contraire. Nous avons présenté cette demande parce que nous avions agi de la même façon avec la Loi sur l'aéronautique. Au tout début, l'Association s'opposait à cette exigence pour les mêmes raisons fondamentales. Toutefois, on a prouvé hors de tout doute à l'Association, à ses membres et au ministère des Transports qu'il y avait un problème. Nous avons tous discuté des documents qui nous ont été fournis sans préciser le nom des personnes en cause. Nous avons examiné les documents et conclu, à notre grande consternation, que la seule façon de régler le problème, c'était d'obliger les médecins à fournir ces renseignements. Pour cette raison et parce que le problème est précis et étayé de preuves, l'Association a changé d'avis et décidé de collaborer.

Nous avons demandé qu'on nous fournisse des données concernant le problème lié à la désignation des employés dans la Loi sur les chemins de fer. Nous avons demandé que ces renseignements nous soient fournis non seulement par le ministère des Transports, mais également par les compagnies de chemin de fer. De plus, nous avons insisté pour qu'on nous prouve que la seule façon de régler ce problème, si tant est qu'il existe, c'est d'obliger les médecins qui exercent dans le secteur privé à fournir ces renseignements au lieu de mettre en place un programme de santé au travail.

Jusqu'à maintenant, ni le ministère des Transports, ni les compagnies de chemin de fer, ni personne d'autre d'ailleurs ne nous ont fourni de preuves ou de documents. Dans de telles circonstances, cette raison nous semble fondamentale et non secondaire, comme l'a déclaré votre collègue. À notre connaissance, aucune preuve manifeste n'a été présentée indiquant que la situation est grave au point qu'elle justifie les médecins à renier leur serment. Ces éléments ne nous ont pas été donnés.

Le sénateur Davey: J'aimerais bien savoir ce que M. Churcher a à répondre à cette déclaration?

M. Churcher: Dans l'ensemble, le Dr Geekie a raison. Nous avons fourni des renseignements sur un certain nombre de cas, et il est exact de dire que nous ne connaissons aucun cas où un accident aurait pu être évité grâce à des renseignements médicaux. Toutefois, il s'en est fallu de peu pour que nous assistions à un certain nombre d'accidents. Il vaudrait peut-être mieux que je vous donne un exemple pour illustrer ce qui peut nous causer des problèmes.

Dans les provinces de l'Ouest, un train se trouvait sur une voie d'évitement. Le serre-freins n'était pas aux commandes, mais il a soudainement eu un grave malaise. Heureusement, cette situation n'a pas causé de problème parce que le train n'était pas en mouvement. Les collègues de l'employé ont réussi à le faire soigner. On s'est alors aperçu qu'il était diabétique et que son omnipraticien le traitait pour cette maladie. Je crois comprendre qu'une analyse d'urines ne permet pas de déceler une présence anormale de glucose. Alors, même si cet homme passait régulièrement les examens de la compagnie, cette maladie n'avait pu être décelée. En pareil cas, si le médecin avait su que le diabète pouvait causer des problèmes, nous aurions probablement pu empêcher un tel incident.

[*Text*]

Mr. Geekie is right; there has been no case where an accident has been caused that could have been prevented by medical reporting.

The point that we have to emphasize once again, though, is that, in spite of the fact that Hinton could or would not have been prevented by this decision, there are cases where an additional pair of ears and eyes in between the regular medical checkups—and it looks as if you will recommend they should be very year—might prevent a safety hazard from occurring not only to the employee but also to anyone else.

Another point I should make—and I think it is worth making—is that at present, if a man's physician is aware that he works on the railway and has a condition that could be dangerous to safe railway operations, he cannot report that to the railway company even if he wished to. This provision does provide the protection to the physician that such reporting would give. At the moment, he can do nothing about it. It may be that the employee knows that he has a dangerous situation and is trying to conceal it.

The Acting Chairman: Any further discussion?

Senator Bonnell: If we did not have Senator Stewart' amendment subclause (2) of clause 35 should come first rather than second. The first thing that should happen is that a person who holds a designated position in a railway company shall, prior to any examination by a physician or optometrist, advise the physician or optometrist that he is the holder of such a position. That is the first thing that should happen. We now know that he holds a "designated position."

Secondly, concerning the physician, there will be no need for "reasonable grounds," because he has already been notified that the patient holds that position. Otherwise, we have to include such things as the physician "believes, reasonable grounds," and so on. " It has always been that the patient has notified that he is employed by the railway and shall notify that he holds a designated position. If we approve Senator Stewart's amendment, that solves our problem, because Senator Stewart's amendment to clause 35(1) states:

> A person who holds a position—

And subclause (2) states:

> Where a physician or an optometrist believes, on reasonable grounds, that a patient is the person described in subection (1), . . .

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I think everyone on the committee knows that I am unhappy with clause 35, and I would prefer that it were not there at all. But I am convinced that we cannot achieve in this Parliament the deletion of clause 35.

With that in mind, I moved my amendment. My amendment will assure that there is a company-sponsored medical examination at least every 12 months. That will remove some of the onus from the private practitioner of contributing to public safety in the railway system. It does not remove it completely, because we have the situation where a medical problem develops between the regular examination, but it helps

[*Traduction*]

M. Geekie a raison; aucun des accidents signalés n'aurait pu être évité grâce aux renseignements médicaux.

Il importe toutefois de répéter une chose: même si cette exigence n'aurait pu empêcher l'accident de Hinton, il n'en demeure pas moins que, dans certains cas, la collaboration d'un médecin autre que celui qui procède aux examens médicaux habituels—et il semble que vous recommanderez que ces examens soient effectués chaque année—pourrait éviter de compromettre la sécurité non seulement de l'employé mais également de son entourage.

J'aimerais souligner un autre point qui en vaut la peine. À l'heure actuelle, si le médecin sait que son patient travaille pour une compagnie de chemin de fer et que son état peut compromettre la sécurité ferroviaire, il ne peut en informer la compagnie même s'il le désire. La disposition dont nous discutons protégerait le médecin qui ferait de telles déclarations. Pour le moment, il ne peut rien faire. L'employé sait peut-être qu'il compromet la sécurité et il tente de cacher son état.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Bonnell: Sans l'amendement du sénateur Stewart, le paragraphe 35(2) devrait venir au premier rang et non au second. En effet, nous devrions tout d'abord exiger que les personnes titulaires d'un poste classifié comme essentiel dans une compagnie de chemin de fer en révèlent la nature au médecin ou à l'optométriste avant d'être examinées. C'est la première exigence qu'il faut imposer. Nous savons maintenant qu'il est titulaire d'un tel poste.

Le second point concerne le médecin. Il n'est pas nécessaire de préciser qu'il a des «motifs raisonnables», parce qu'il a déjà été avisé que le patient était titulaire d'un tel poste. Sinon, il nous faudrait inclure des précisions du genre «le médecin a des motifs raisonnables de croire» etc., etc. On a toujours présumé que le patient avisait son médecin qu'il travaillait pour une compagnie de chemin de fer et qu'il y occupait un poste essentiel. L'amendement au paragraphe 35(1) du sénateur Stewart résoudrait notre problème parce qu'il se lit comme suit:

> Le titulaire d'un poste . . .

Le paragraphe 35(2) pourrait alors se lire comme suit:

> Le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire qu'un patient est visé par le paragraphe (1) . . .

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je crois que tous les membres du Comité savent que l'article 35 ne me plaît pas et que j'aimerais mieux qu'il disparaisse complètement. Je suis toutefois convaincu que nous ne parviendrons pas à convaincre le Parlement de l'abroger.

C'est pourquoi j'ai proposé cet amendement. Il permettrait d'exiger qu'une compagnie fasse passer un examen médical à ses employés au moins une fois à tous les 12 mois. Cela allègerait les responsabilités des médecins qui exercent dans le secteur privé quant à leur contribution à la sécurité publique du système ferroviaire. Cet amendement ne les décharge pas complètement de leurs responsabilités, parce qu'il est toujours possible qu'un problème de santé surgisse entre deux examens

[*Text*]

somewhat. It may make a little more palatable the present provisions of clause 35.

I wish you would test the reaction of the committee to the amendment that I have moved.

The Acting Chairman: Honourable senators, it is moved by Senator Stewart: That clause 35 of Bill C-105 be amended on page 33, (a) by striking out lines 20 to 26—

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Dispense.

The Acting Chairman: All those in favour of the motion please say "yea."

Some Hon. Senators: "Yea."

The Acting Chairman: All those opposed? Any abstentions?

The motion is carried.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Did we have any negative votes, Mr. Chairman?

The Acting Chairman: I did not see any.

Shall clause 35, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

It is moved that clauses 36 to 43 be carried. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

It is moved that clauses 44 to 51 be carried. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

It is moved that clauses 52 to 120 be carried. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

It is moved that clause 1 be carried. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

It is moved that the title be carried. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

It is moved that pursuant to rule 79, the chairman report Bill C-52, as amended. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

habituels, mais c'est déjà une amélioration. L'amendement rend quelque peu plus acceptable les dispositions actuelles de l'article 35.

J'aimerais que vous tâtiez le pouls des membres du Comité relativement à l'amendement que j'ai présenté.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, le sénateur Stewart propose: Que l'article 35 du projet de loi C-105, à la page 33, soit amendé *a*) en remplaçant les lignes 16 à 21 par ce qui suit: «Le médecin ou l'optométriste doit, si à son avis . . .»

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Suffit.

Le président suppléant: Que tous ceux en faveur de la motion disent «oui».

Des voix: Oui.

Le président suppléant: Y en a-t-il qui sont contre? Y a-t-il des abstentions?

La motion est adoptée.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Cetains membres se sont-ils prononcés contre, monsieur le président?

Le président suppléant: Je n'en ai vu aucun.

L'article 35, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: Adopté.

Les articles 36 à 43 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président suppléant: Adoptés.

Les articles 44 à 51 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président suppléant: Adoptés.

Les articles 52 à 120 sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président suppléant: Adoptés.

L'article 1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: Adopté.

Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: Adopté.

Aux termes du règlement 79, le projet de loi C-52 présenté par le président est-il adopté tel qu'amendé?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: Adopté.

La séance est levée.

APPENDIX

Canada Bldg.,
Ottawa, K1A 0N5
July 4, 1988

Mr. André Reny,
Clerk of the Senate Standing Committee
on Transport and Communications,
Victoria Building, Room 313,
140 Wellington Street,
Ottawa, Ontario.

Dear Mr. Reny:

At the meeting of the Committee on Wednesday, 29 June, Senator Stewart asked that we prepare a note outlining the steps that would be necessary in order to implement a programme of drug testing for railway workers and the reasons why the current wording of paragraph 18(1)(c)(iv) of Bill C-105 is not appropriate for such a programme.

At the outset, I should stress, once again, that Transport Canada never intended, nor believed, that paragraph 18.(1)(c)(iv) could be used to institute a programme of drug testing. In order to avoid or survive court challenges under the Charter of Rights, such as those outlined by Senator Turner at the meeting, legislation to permit drug testing must be precise and unambiguous, setting out the details and limits of the powers granted to the Governor in Council.

In order to establish a drug testing programme, the following steps would have to be set out in detail in regulations:

1. The categories of employees who would be required to submit to the testing would have to be defined. This could be carried out under paragraph 18.(1)(b);

2. The conditions under which testing would be carried out must be specified (e.g., post accident, reasonable cause, etc.) and these would have to be defined. The procedures would apply as well as the criteria for deciding reasonable cause all would have to be specified;

3. The prohibited drugs would have to be specified;

4. The procedures to be followed in taking test samples would have to be set out. This would cover the training of the railway supervisors and the minimum medical qualifications for persons taking the sample. There would have to be provisions to ensure the privacy of the individual giving the sample and, at the same time, procedures to ensure samples are not diluted, altered or substituted in any way;

5. Chain of custody procedures must be specified to ensure that samples reach the laboratory safely in a timely manner and under continuous surveillance to eliminate the possibility of tampering;

6. Procedures must be established for approving the laboratories carrying out the analyses, as well as the forms

APPENDICE

Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Le 4 juillet 1988

Monsieur André Reny
Greffier du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications
Édifice Victoria, bureau 313
140, rue Wellington
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

À la séance que le Comité a tenue le mercredi 29 juin, le sénateur Stewart a demandé que nous exposions dans une note les dispositions qui seraient nécessaires pour mettre en œuvre un programme de dépistage des drogues chez les cheminots, ainsi que les raisons pour lesquelles le libellé de l'alinéa 18(1)*c*) du projet de loi C-105 ne convient pas en ce qui concerne la mise en œuvre d'un tel programme.

Tout d'abord, je dois souligner encore une fois que Transports Canada n'a jamais compté utiliser l'alinéa précité pour instituer un programme de dépistage des drogues et n'a jamais cru possible de le faire. Afin d'éviter des contestations élevées en cour en vertu de la *Charte des droits*, telles celles que le sénateur Turner a exposées à la séance, ou d'y survivre, le texte législatif que permettrait un dépistage des drogues devrait être clair et précis en donnant le détail et les limites des pouvoirs accordés au gouverneur en conseil.

Afin d'établir un programme de dépistage des drogues, un règlement devrait porter les dispositions détaillées qui suivent:

1. Il devrait définir les catégories d'employés tenues de subir les tests. Cette définition pourrait être faite en vertu de l'alinéa 18(1)*b*).

2. Le règlement devrait préciser et définir les conditions de passage de tests (p. ex., après un accident ou pour un motif raisonnable). Il devrait préciser la gravité des accidents et les genres d'accidents auxquels les tests s'appliqueraient, ainsi que les critères visant à déterminer s'il existe un motif raisonnable.

3. Le règlement devrait préciser la nature des drogues interdites.

4. Il devrait exposer la marche à suivre pour prélever un échantillon. Ces dispositions engloberaient la formation des surveillants des chemins de fer et le minimum de formation médicale nécessaire à l'échantillonneur. Il devrait y avoir des dispositions qui assurent la protection des renseignements personnels concernant le donneur de l'échantillon, ainsi que des modalités d'établies pour que ce dernier ne soit dilué, faussé ou remplacé d'aucune façon.

5. Le règlement devrait établir des méthodes de garde des échantillons pour qu'ils arrivent au laboratoire sans danger et en temps opportun sous une surveillance continue visant à supprimer la possibilité de falsifications.

6. Il faudrait établir des modalités pour l'agrément des laboratoires d'analyses et établir les types de tests à faire

of tests (i.e., preliminary screening and detailed follow up) to be used and tolerance levels established;

7. A requirement must be provided for a medical review of each positive test to ensure proper analysis of the results and to avoid, for example, the "poppyseed syndrome";

8. Finally, the procedures for informing the employee and the way in which the company would use the information to protect safety of railway operations would have to be set out. This would be linked to Employee Assistance Programmes which would have to be approved by the Minister under paragraph 18(1)(c)(v).

You will note that there is a considerable amount of detailed regulation required in order to achieve a complete testing programme while, at the same time, protecting human rights and the privacy of the individual. The current wording of Bill C-105 is neither precise nor wide enough to authorize the establishment of a testing programme that would include all of these checks and balances.

Any regulation formulated under section 18 would have to be examined in relation to section 3 of the Statutory Instruments Act. This contains four tests, viz:

1. That it is authorized by the act;

2. That it would not constitute an unusual or unexpected use of the authority;

3. That it is not inconsistent with the purposes and provisions of the Charter of Rights and the Canadian Bill of Rights; and

4. That the form and draftsmanship is acceptable.

The current wording of section 18 is not precise in this area. It does not contain any reference to detection of drug use, it does not set out prerequirements for the establishment of a detailed drug testing programme, nor does it provide for the protection of the rights and dignity of the invididual. For this reason, we do not believe that regulations written under the existing section 18 would meet all of these four tests.

This regulation making power was never intended to be used to institute a programme of drug testing for railway workers. While it might be argued that the paragraph is broad enough to permit drug testing, the nature of any such programme would be left entirely uncontrolled by statute. From the perspective of the Charter of Rights, this would mean that there would be no criteria for the programme, the objective of the programme would not be controlled by statute and the conditions for implementing the programme would be unfettered. Therefore, any regulation enacted pursuant to this paragraph would not be free from doubt in case of a Charter challenge.

Drug testing is a complex legal and political issue. It is not something that should be implemented piecemeal using an authority that is, at the very least, dubious and open to challenge. No decisions have yet been made regarding drug testing of railway personnel. Should it be decided to proceed, it must be carried out through a properly drafted piece of legislation

passer (c.-à-d. les tests de dépistage préliminaires et les tests de contrôle détaillés) et les niveaux de tolérance.

7. Il faudrait prescrire un réexamen médical de chaque test positif pour s'assurer que les résultats ont été bien analysés et éviter, par exemple, le «syndrome de consommation de graines de pavot».

8. Enfin, il faudrait exposer la marche à suivre pour informer l'employé et la façon dont la compagnie utiliserait l'information pour protéger la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Il faudrait un outre lier cette disposition aux programmes d'aide aux employés que le ministre aurait à approuver en vertu de l'alinéa 18(1)*c*).

Vous remarquerez qu'il faut une réglementation bien détaillée pour obtenir un programme complet de tests de dépistage tout en protégeant les droits et la vie privée de la personne. La précision et la portée du libellé actuel du projet de loi C-105 ne sont pas suffisantes pour permettre l'établissement d'un programme de dépistage qui engloberait tous ces freins et contrepoids.

Tout règlement d'application de l'article 18 qui prévoirait des tests de dépistage des drogues aurait à être examiné en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les textes réglementaires*. Cet examen viserait à s'assurer du respect de quatre critères, à savoir:

1. que le règlement est autorisé par la loi;

2. qu'il ne constitue pas un usage inhabituel ou inattendu du pouvoir accordé par cette dernière;

3. qu'il n'est pas incompatible avec les fins et les dispositions de la *Charte des droits* et la *Déclaration canadienne des droits*;

4. que la forme et le libellé sont acceptables.

Le libellé actuel de l'article 18 n'est pas précis à ce chapitre. Il ne fait pas mention de dépistage des drogues, n'expose pas les conditions préalables à l'établissement d'un programme détaillé de dépistage des drogues ni ne prévoit la protection des droits et de la dignité de la personne. C'est pourquoi nous ne croyons pas qu'un règlement d'application de l'article 18 actuel répondrait aux quatre critères précités.

Le pouvoir réglementaire que cet article attribue n'a jamais été destiné à servir à instituer un programme de dépistage des drogues chez les cheminots. Il serait possible de soutenir que l'alinéa est assez général pour permettre ce dépistage, mais la nature du programme de dépistage ne serait nullement régie par la loi. Du point de vue de la *Charte des droits*, cela veut dire qu'aucun critère ne s'appliquerait à ce programme, que l'objectif de ce dernier ne serait pas fixé par la loi et que les conditions de mise en œuvre de ce programme seraient déterminées sans entraves. Tout règlement adopté en vertu de l'alinéa en question ne serait pas indiscutable dans le cas d'une contestation élevée en vertu de la *Charte*.

Le dépistage des drogues est une question juridique et politique complexe. Un programme de dépistage n'est pas quelque chose à mettre en œuvre de manière fragmentaire en se fondant sur un pouvoir qui est pour le moins douteux et qui est sujet à contestation. Aucune décision n'a encore été prise au sujet du dépistage des drogues chez les cheminots. S'il est résolu d'aller de l'avant, il faudra le faire à l'aide d'une loi bien

that will pass the requirement of both the Statutory Instruments Act and the Charter of Rights.

Yours sincerely,

V.W. Barbeau,
Assistant Deputy Minister.

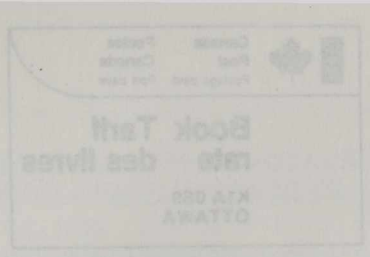
c.c. Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport
The Hon. John B. Stewart, Senator

rédigée qui satisfasse aux exigences de la *Loi sur les textes réglementaires* et de la *Charte des droits*.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Sous-ministre adjoint,
V. W. Barbeau

c.c.: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire
du ministre des Transports
L'honorable John B. Stewart, Sénateur



SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Proceedings of the Standing Senate Committee on the

Transport and Communications

TWELFTH REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:

(See back cover)

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Colin Churcher, Director General, Railway Safety Directorate;

Mr. Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate;

Mr. Paul Royer, Department of Justice, (attached to the Department of Transport).

From the Canadian Medical Association:

Mr. D. A. Geekie, Director of Communications and Government Relations.

Du ministère des Transports:

M. Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

M. Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire;

M. Paul Royer, ministère de la Justice, (délégué au ministère des Transports).

De l'Association médicale canadienne:

M. D. A. Geekie, directeur des communications et relations gouvernementales.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on the

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, September 13, 1988

Le mardi 13 septembre 1988

Issue No. 34

Complete proceedings on:

The examination of Bill C-205:
"An Act to protect heritage railway stations"

Fascicule nº 34

Seul et unique fascicule concernant:

L'examen du Projet de loi C-205
«Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales»

TWELFTH REPORT OF THE COMMITTEE

DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Chairman (Acting)*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams
Bell
Bonnell
Davey
Macdonald (*Cape Breton*)
MacDonald (*Halifax*)
*MacEachen, P.C. (or Frith)
*Murray, P.C. (or Doody)
Robertson
Spivak
Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*)
Stewart (*Antigonish-Guysborough*)
Turner
van Roggen

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président (intérimaire): L'honorable Charles Turner
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams
Bell
Bonnell
Davey
Macdonald (*Cap-Breton*)
MacDonald (*Halifax*)
*MacEachen, c.p. (ou Frith)
*Murray, c.p. (ou Doody)
Robertson
Spivak
Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*)
Stewart (*Antigonish-Guysborough*)
Turner
van Roggen

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by Rthe Queen's Printer for Canada

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

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate of September 1st, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Turner moved, seconded by the Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*), that the Bill C-205, An Act to protect the heritage railway stations, be read the second time.

After debate, and—
The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Turner moved, seconded by the Honourable Senator Doody, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 1er septembre 1988:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Turner propose, appuyé par l'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*), que le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit lu la deuxième fois.

Après débat
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Turner propose, appuyé par l'honorable sénateur Doody, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 SEPTEMBRE 1988
(61)

(*Texte*)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (*président intérimaire*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Robertson, Turner. (5)

Également présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: Me Jean-Daniel Bélanger, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

M. Gordon Taylor, député.

Du ministère de l'Environnement:

Mme Christina Cameron, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs.

Du ministère des Transports:

M. C. S. Thomas, conseiller en politiques—infrastructure, Politique du fret ferroviaire.

De Héritage Canada:

M. Douglas Franklin, directeur, Relations avec les gouvernements et les entreprises.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 1er septembre 1988 entreprend son étude sur le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

M. Taylor fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin du ministère de l'Environnement répond aux questions.

Le témoin du ministère des Transports répond aux questions.

Le témoin de Héritage Canada répond aux questions.

Le président dépose la lettre suivante:

OTTAWA
K1A 0A4
Le 6 septembre 1988

L'honorable Charles Turner,
Président intérimaire,
Comité permanent des transports et des communications,
Le Sénat.

Monsieur le sénateur,

Faisant suite à l'ordre de renvoi de votre comité en date du 1er septembre 1988 concernant le projet de loi C-205, Loi

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 13, 1988
(61)

(*Translation*)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Robertson and Turner. (5)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer.

In attendance: Official reporters of the Senate.

Witnesses:

Mr. Gordon Taylor, MP.

From the Department of Environment:

Ms. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service.

From the Department of Transport:

Mr. C. S. Thomas, Policy Adviser, Infrastructure, Rail Freight Policy.

From Heritage Canada:

Mr. Douglas Franklin, Director, Government and Corporate Relations.

Pursuant to its Order of Reference dated September 1, 1988, the Committee began its study of Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations.

Mr. Taylor made a statement and answered questions.

The witness from the Department of Environment answered questions.

The witness from the Department of Transport answered questions.

The witness from Heritage Canada answered questions.

The Chairman tabled the following letter:

OTTAWA
K1A 0A4
September 6, 1988

The Honourable Charles Turner,
Acting Chairman,
Standing Senate Committee on
Transport and Communications,
The Senate.

Dear Senator Turner:

Pursuant to your Committee's order of reference of September 1, 1988 concerning Bill C-205, An Act to protect heritage

visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, j'attire votre attention sur deux divergences entre les versions française et anglaise.

Dans l'article 4 de la version française on lit «sur recommandation du gouverneur en conseil»; dans la version anglaise on lit «on the recommendation of the Board» (sur recommandation de la Commission).

Dans le paragraphe 7(6) de la version française on lit «la Commission doit soumettre au ministre et au ministre des Transports»; dans la version anglaise on lit «the Board shall submit to the Minister» (la Commission doit soumettre au ministre).

On m'a informé que, dans les deux cas, la version anglaise est fidèle à l'intention de la Chambre des communes et la version française doit être modifiée.

À mon avis ces modifications ne peuvent pas être apportées par le truchement de correction d'ordre stylistique. Si le comité le juge opportun, il faudra, dans chaque cas, amender le projet de loi en conséquence.

Veuillez agréer, Monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments distinguées (*sic*).

Légiste et conseiller parlementaire
Le Sénat
Raymond L. du Plessis, c.r.

L'honorable sénateur Robertson propose,

QUE conformément à l'article 79 du Règlement, le président fasse rapport du Projet de loi C-205 sans amendement mais avec commentaires comme le 12ième rapport du Comité.

Le mardi 13 septembre 1988

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

DOUZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 1er septembre 1988, étudié ledit projet de loi et a convenu d'en faire rapport sans amendement, mais avec les commentaires suivants:

Votre Comité a constaté que, dans la version française de l'article 4, page 2, ligne 11, on lit: «du gouverneur en conseil», alors que dans la version anglaise, page 2, ligne 11, on lit: «the board».

Votre Comité a aussi constaté que, dans la version française de l'alinéa 7(6), page 3, ligne 42 et page 4, ligne 1, on lit: «au ministre et au ministre des Transports», alors que dans la version anglaise, page 4, ligne 1 et 2, on lit: «to the Minister».

Respectueusement soumis,

Le président par intérim
CHARLES TURNER

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

railway stations, this letter is to bring to your attention two discrepancies between the English and French versions of the bill.

Firstly, in clause 4 of the French version, it states "sur recommendation du gouverneur en conseil" (on the recommendation of the Governor in Council) while the English version reads "on the recommendation of the Board".

Secondly, in subsection 7(6) of the French version, it states "la commission doit soumettre au ministre et au ministre des Transports" (the Board shall submit to the Minister and the Ministry of Transport) while the English version reads "the Board shall submit to the Minister".

I have been informed that, in both cases, the English version reflects the intention of the House of Commons and it is the French version that should be amended.

In my opinion, these discrepancies cannot be corrected editorially. If so decided by the Committee, each would have to be the subject of a formal amendment to the bill.

Yours sincerely,

Raymond L. du Plessis, Q.C.
Law Clerk and Parliamentary Counsel
The Senate

The Honourable Senator Robertson moved—

That pursuant to Rule 79 of the Senate, the Chairman report Bill C-205 without amendment but with comments, as the Twelfth Report of the Committee.

Tuesday, September 13, 1988

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

TWELFTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, September 1st, 1988, examined the said Bill and has agreed to report the same without amendment, but with the following comments:

Your Committee has noted that, in the French version of clause 4, page 2, line 11, it states "du gouverneur en conseil" while the English version on page 2, line 11, reads "the board".

Your Committee has also noted that in subsection 7(6) of the French version on page 3, line 42 and on page 4, line 11, it states "au ministre et au ministre des Transports" while the English version on page 4, lines 1 and 22 reads "to the Minister".

Respectfully submitted,

CHARLES TURNER
Acting Chairman

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

À 10 heures le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

At 10:10 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, September 13, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-205, to protect heritage railways stations, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Charles Turner (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: Good morning ladies and gentlemen and honourable senators. I call the meeting to order. We are here to examine Bill C-205, An act to protect heritage railway stations. Our first witness will be Mr. Gordon Taylor, MP for Bow River.

Mr. Gordon Taylor, MP: Thank you, Mr. Chairman and honourable members of the Senate. I have a very brief opening statement because I think the bill is self explanatory. The address given by the honourable Senator Turner on second reading more than adequately set out the purpose of the bill.

The importance of the bill is exemplified by the fact that most provinces are very anxious for the bill to be passed. Each province has stations they feel should be preserved for future heritage reasons. The Canadian Heritage Foundation is very much in support of the bill, and half of the provinces we have heard from are very interested in the bill being passed. The others are considering the bill and have not yet submitted a response, although two years ago, when the bill was presented in the house and went to second reading, it went to a committee in the House of Commons where it died because of the end of the session. At that time, we had written support from nine provinces, and the other province was reasonably supportive but did not think it a matter of life and death. Many provinces now have stations they want to preserve, and this bill will give us the necessary authority to be fair to the owners of the station and to the people who want to preserve it for future purposes.

The bill is not all-inclusive for a definite reason. The situation of particular stations may be different from one another. For instance, in Beiseker, when CPR notified the village council of the termination of that station, the village council then made arrangements to purchase the station and leave it on its present site, but to turn it completely around so that the front was facing the main street. So in Beiseker they have the station that is being renovated to contain the town council office and the council chamber. It also houses the library in the Village of Beiseker and a small store where they sell antiques and items peculiar to that particular region. The expense of looking after renovations, and so on, was carried out by the village.

In the Town of Okotoks, the station was left exactly where it was, except that the inside was renovated, again at the expense of the town and the people of that area. So the bill is not intended to add expense to the railway operations, but rather to preserve something that is worthy of preservation.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 13 septembre 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Charles Turner (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Mesdames et messieurs, honorables sénateurs, je vous souhaite la bienvenue. La séance est ouverte. Nous sommes ici pour étudier le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales. Notre premier témoin est M. Gordon Taylor, député de Bow River.

M. Gordon Taylor, député: Je vous remercie, monsieur le président et honorables membres du Sénat. Mes observations préliminaires seront très brèves, car je crois que le projet de loi se passe d'explications. L'exposé de l'honorable sénateur Turner à l'étape de la deuxième lecture donne une excellente idée de l'objet de la mesure.

Je peux vous dire qu'il s'agit d'une mesure d'importance et que plusieurs provinces souhaitent vivement qu'elle soit adoptée. En effet, on retrouve dans chaque province des gares ferroviaires qui méritent d'appartenir au patrimoine national. La Fondation canadienne pour la protection du patrimoine appuie sans réserve le projet de loi; par ailleurs, la moitié des provinces que nous avons contactées souhaitent que le projet soit adopté. Les autres n'ont pas encore fait connaître leur réponse. Il y a deux ans, le projet de loi avait franchi la deuxième lecture à la Chambre des communes et avait été renvoyé à un comité qui n'a pu l'étudier parce que la session a pris fin. Or, à cette époque, neuf provinces s'étaient déclarées en faveur du projet de loi, tandis que la dernière s'était montrée bien disposée sans toutefois y attacher beaucoup d'importance. Plusieurs provinces souhaitent maintenant protéger des gares ferroviaires et le projet de loi nous confère l'autorité nécessaire pour être équitables envers les propriétaires et envers ceux qui tiennent à conserver les gares.

Le projet de loi ne vise pas toutes les gares ferroviaires pour une raison bien précise, à savoir que le cas de chacune peut varier d'un endroit à l'autre. Par exemple, à Beiseker, lorsque le CP a prévenu le conseil municipal qu'il abandonnait la gare, ce dernier a pris des dispositions pour l'acheter; il ne se proposait pas de la déménager, mais de lui faire faire un demi-tour de manière à ce que la façade donne sur la rue principale. Ainsi, la gare de Beiseker est en train d'être rénovée de façon à abriter les bureaux ainsi que la salle de réunion du conseil, la bibliothèque municipale et une petite boutique où l'on vend des antiquités et autres articles typiques de la région. C'est la municipalité elle-même qui a payé les frais de rénovation et d'aménagement.

Par ailleurs, dans la ville d'Okotoks, la gare n'a pas été déplacée, mais l'intérieur a été rénové, là encore aux frais de la municipalité et des citoyens. Le projet de loi ne propose donc pas d'ajouter de nouveaux frais à l'exploitation de nos chemins

[*Text*]

The decision as to whether a station is worthy of preservation is again something that is determined when the minister indicates that they no longer require the station. Then notices are made public to that effect, and if anyone objects to that station being destroyed or altered in any particular way, he may contact the Minister of Environment who, upon receiving any recommendations from individuals, organizations, town councils or village councils, refers it to the Historic Sites and Monuments Board under their act. That board then carries out its own investigation as to whether or not the station is worthy of preservation.

I think that is all I want to say at this time. One further point that I would like to mention is that this bill was originally introduced by Mr. Flis, who is an honourable member from Toronto. At that time I was preparing a bill, but I stopped the preparation because his bill, which is almost identical to the one that we have here, achieved my objectives. When Mr. Flis was not re-elected in the 1984 election, I presented the bill. It went through second reading and it then died on the order paper. This time it has gone through second reading, through the committee, and, of course, has come to your committee.

There are many people across Canada who are anxious for the bill to be passed, and I hope it can be done before the end of the present Parliament. I want to thank you for your cooperation. If there are any questions, we have with us today Dr. Cameron, the Director General of National Historic Parks and Sites Directorate. We also have delegations here from the Heritage Foundation and others, who I am sure will be able to respond to any of your questions.

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, I agree with the principle side of the bill. When I read over what has happened so far, I was wondering who, should the railway abandon a heritage station, would be responsible for the maintenance and upkeep of the buildings? Is that set out in the act or does that have to be arranged?

Mr. Taylor: If a railway gives notification that it is going to abandon a station, the provisions of the act would then come into effect. If the town council, the village council, an organization or an individual wanted that preserved, they would then make application to the minister. Until the actual change takes place, I suppose it is still under the authority of the railway, but they would not be carrying out any maintenance or expense regarding it. If there is any expense involved in changing it in any way, that would be the responsibility of the commmunity or whoever wanted to take over the station.

Senator Macdonald (Cape Breton): If the station is going to be abandoned and it is declared to be a heritage building, does someone have to take that over, or do the heritage people do it, or what happens?

Mr. Taylor: The expenses would be paid by the people who take it over. In Beiseker, for example, the village council said that it would look after the costs of the renovations. The coun-

[*Traduction*]

de fer, mais plutôt de préserver des bâtiments qui méritent de l'être.

La décision de conserver une gare est prise lorsque le ministre indique que la gare en question sera abandonnée. Un avis public est alors donné et si quelqu'un s'oppose à ce que la station soit démolie ou transformée d'une façon quelconque, il peut s'adresser au ministre de l'Environnement. À ce moment-là, sur l'avis de particuliers, d'organismes ou du conseil municipal, le ministre soumet la question à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Celle-ci entreprend alors de déterminer s'il y a lieu de protéger la gare.

Je pense vous avoir exposé l'essentiel. Je voudrais cependant ajouter que le projet de loi avait d'abord été présenté par M. Flis, député d'une circonscription de Toronto. À l'époque, j'avais entrepris de rédiger un projet de loi semblable, mais j'ai constaté que son projet, qui était presque identique à celui que vous avez sous les yeux, était conforme à mes objectifs. M. Flis n'ayant pas été réélu en 1984, je me suis fait le parrain du projet. Celui-ci avait franchi la deuxième lecture mais il avait expiré au Feuilleton. Cette fois-ci, il a franchi l'étape de la deuxième lecture, celle du comité et il est maintenant entre vos mains aujourd'hui.

Étant donné qu'un grand nombre de personnes partout au Canada souhaitent que le projet de loi soit adopté, j'espère qu'il le sera avant la fin de la présente session. Je vous remercie de votre bonne collaboration. Si vous avez des questions à poser nous avons comme invité aujourd'hui Mme Cameron, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux. Nous avons également des représentants de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine et d'autres personnes qui, j'en suis certain, pourront répondre à toutes vos questions.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, j'appuie le principe du projet de loi. Après avoir pris connaissance des faits, je me suis demandé qui, lorsqu'une société ferroviaire abandonne une gare patrimoniale, serait chargé de l'entretien du bâtiment? Est-ce que cela est prévu dans la loi ou devra-t-on prendre des dispositions à cet égard?

M. Taylor: Dès qu'une société ferroviaire annonce qu'elle abandonne une gare, les dispositions de la loi deviennent alors applicables. Si le conseil municipal, un organisme ou un particulier veut que le bâtiment soit préservé, il s'adresse au ministre. Dans l'intervalle, je présume que l'édifice reste sous le contrôle de la compagnie dans l'état où il se trouve. S'il y a lieu de procéder à des aménagements quelconques, ce serait aux frais de la collectivité ou de quiconque voudrait assumer la responsabilité de la gare.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Si la gare est déclarée édifice patrimonial, quelqu'un doit-il s'en occuper, par exemple les responsables du patrimoine? Qu'arrive-t-il au juste?

M. Taylor: Les dépenses seraient payées par les gens qui acquièrent les installations. À Beiseker, par exemple, le conseil municipal a dit qu'il assumerait le coût des rénovations. C'est

[*Text*]

cil assumed those costs and actually went on to use one of the government grants to renovate the station. The whole thing was done without any expense on the part of the railway. This really helps the railways, because if they have to destroy these stations they will incur the demolition costs, and so on. In many cases, then, this saves the railways money.

Senator Macdonald (Cape Breton): I want to know whether the situation could ever arise whereby the railway would still be responsible for the upkeep or maintenance of a station that it no longer uses.

Mr. Taylor: I would think the railway's responsibility would end at the time it was made known that it was going to destroy the station. From there on, I would think that whoever objected to its destruction would be responsible for it—it may be the expense of the village. Probably the station would be dormant until a decision was made on its preservation. I do not think it would be fair to say to the railway, if it wanted to destroy the station, that it would be obliged to carry out certain expenses with respect to its maintenance.

Senator Macdonald (Cape Breton): That is why I wonder whether the situation could arise where a railway would be responsible for a station without using it.

Mr. Taylor: I do not think so, senator. I think that once the railway decides it no longer wants the station, it would be unfair to say that it has to incur expenses in maintaining that station. I believe the station would become the responsibility of whoever wants to keep it. If the station is not kept, then, of course, the railway can do whatever it wants with it.

Senator Macdonald (Cape Breton): You do not think it would be possible for a building to be declared a heritage building when nobody wants it?

Mr. Taylor: In such a case, the Governor in Council would simply tell the railways to go ahead and do whatever they want with it. That is what would happen if a station is not declared a heritage building.

Senator Robertson: Perhaps some of our other witnesses this morning could be of assistance to me, Mr. Chairman. The Historic Sites and Monuments Board of Canada is going to be receiving applications under which a station will be declared a heritage railway station. In that determination, will the board use the same standards that are in place to determine whether a building is a heritage building? Could someone explain to me the precise role of the board in this determination? Will uniform standards be applied when making such decisions? Suppose that a railway station has been declared an historic site but that nobody wants to spend any money on its restoration or maintenance. In such a case, will this board have the authority to maintain that building?

Dr. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Sites Directorate, Canadian Parks Service, Department of the Environment: The Historic Sites and Monuments Board of Canada is a board appointed by the Minister of the Environment for a certain term to determine the national significance of certain persons, places and events. In the case of heritage railway stations, the same criteria would not be used because it is clear in the way the bill has

[*Traduction*]

ce qu'il a fait et il a même obtenu une subvention du gouvernement pour rénover la vieille gare. La compagnie de chemin de fer n'a pas eu à débourser un sou. C'est avantageux pour les sociétés ferroviaires car si elles devaient démolir ces installations, elles devraient le faire à leurs frais. C'est donc pour elles une façon d'économiser.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Pourrait-il arriver qu'une société ferroviaire demeure responsable de la rénovation ou de l'entretien d'une gare abandonnée?

M. Taylor: Je pense que les responsabilités d'une société prennent fin au moment où elle annonce qu'elle s'apprête à démolir la gare. À partir de là, je pense que quiconque s'oppose à cette décision devrait assumer la responsabilité de l'édifice . . . peut-être la municipalité. La gare resterait vraisemblablement inutilisée tant qu'on n'aurait pas officiellement décidé de la conserver. Je ne pense pas qu'il serait juste d'obliger une société de chemin de fer qui s'apprête à démolir une gare, d'assumer certains frais d'entretien.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Voilà pourquoi j'ai demandé s'il pouvait arriver qu'une société ferroviaire reste responsable d'une gare dont elle ne se servirait pas.

M. Taylor: Je ne le pense pas sénateur. Si une société décide d'abandonner une gare je pense qu'il serait injuste de l'obliger à l'entretenir. La station devient alors la responsabilité de quiconque veut s'en occuper. Si personne ne s'y intéresse, naturellement la société ferroviaire peut en faire ce qu'elle en veut.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous ne croyez pas qu'il serait possible de déclarer un bâtiment édifice patrimonial même si personne ne veut en assumer la responsabilité?

M. Taylor: En pareil cas, le gouverneur en conseil autoriserait la société à en disposer à sa guise. C'est ce qui arriverait si une gare n'était pas déclarée objet du patrimoine.

Le sénateur Robertson: Peut-être que je pourrais m'adresser à d'autres témoins, monsieur le président. La Commission des lieux et monuments historiques du Canada recevra des demandes à la suite desquelles une gare pourra être déclarée gare ferroviaire patrimoniale. La Commission se servira alors des mêmes critères qu'elle utilise pour déterminer si un édifice fait partie du patrimoine. Quelqu'un pourrait-il m'expliquer le rôle précis de la Commission à cet égard? Aura-t-elle recours à des critères uniformes pour rendre sa décision? Prenons le cas où une gare aura été déclarée lieu historique sans que personne ne veuille dépenser l'argent pour la restaurer ou l'entretenir. En pareil cas, la Commission sera-t-elle autorisée à entretenir le bâtiment?

Mme Christina Cameron, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs, ministère de l'Environnement: La Commission des lieux et monuments historiques du Canada est un organisme dont les membres sont nommés, pour une période déterminée, par le ministre de l'Environnement afin d'évaluer l'importance, sur le plan national, de certains personnages, lieux et événements. Pour ce qui est des gares ferroviaires

[*Text*]

been put forward that national significance is not what has been aimed at; it is, rather, a heritage significance. The board will have to determine its own criteria by which to decide what constitutes a heritage railway station. I suspect that, should the bill be proclaimed, the board will sit down immediately and work out criteria it will use, and those criteria will probably have to do with things like historical associations, architectural merit, landmark value to the community, and so on. Those criteria will be for the board to decide upon, however.

Once it has decided upon the criteria to use, it will then receive submissions from provincial governments, heritage foundations and others who are interested in particular stations. The board, with research backing, will look at those stations and determine whether or not they meet the criteria of a railway heritage station, at which point the bill, as proposed, will come into being for those stations.

Senator Robertson: Will that board at any point be responsible for the maintenance of the station?

Dr. Cameron: The board has an advisory role only. It will advise the Minister of the Environment.

Senator Robertson: In general, who pays for these historical sites?

Dr. Cameron: The Department of the Environment owns a system of national parks and sites and has also entered into a cost-sharing program, under which we share with provincial and other partners the costs of these sites.

Senator Robertson: Do you think that any of the costs of these historical railway stations that are not picked up by local historical societies or interested parties will be paid by the department?

Dr. Cameron: That is feasible, senator. I think there is an entire range of possibilities, depending upon the value of the railway station. It will also depend on the recommendation of the board. The board could recommend to the minister that the department enter into a cost-sharing agreement with some other partner or partners if the site were deemed to be of sufficient significance. The minister would then be free to accept or reject the advice of the board.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, upon the introduction of this bill you provided some figures about the number of stations that have been destroyed, and so on. Could you repeat those figures?

The Acting Chairman: I will have to refer to my notes, senator.

Senator MacDonald (Halifax): While you are doing so, I have a question on section 119 of the Railway Act. I see in the briefing notes that section 119 does not solve this problem, that when the railway has to go through the posting of notices, and so on, the current procedure under section 119 will let certain things slip through. Could one of our witnesses explain this point further?

[*Traduction*]

patrimoniales, on ne pourrait avoir recours aux mêmes critères parce qu'il est évident, à la lecture du projet de loi, qu'il ne s'agit pas de déterminer si un bâtiment est d'importance nationale, mais plutôt s'il peut être inclus dans le patrimoine. Il faudra que la Commission établisse ses propres critères pour déterminer ce qui constitue une gare ferroviaire patrimoniale. Si le projet de loi est adopté, je présume que la Commission établira immédiatement de tels critères et que ceux-ci tiendront sans doute compte de points comme l'existence d'une association historique, la valeur architecturale, l'importance pour la collectivité locale, etc. Il appartiendra à la Commission de choisir elle-même ces critères.

Une fois ces critères établis, la Commission pourra entendre les autorités provinciales, les fondations du patrimoine et autres organismes intéressés. En s'appuyant sur des études, la Commission déterminera si la gare possède les qualités d'une gare ferroviaire patrimoniale et c'est à ce moment-là que les dispositions du projet de loi pourront s'appliquer.

Le sénateur Robertson: Pourra-t-il arriver à un moment donné que la Commission soit responsable de l'entretien de la gare?

Mme Cameron: La Commission n'a qu'un rôle consultatif. Elle conseille le ministre de l'Environnement.

Le sénateur Robertson: D'une façon générale, qui paie l'entretien des lieux historiques?

Mme Cameron: Le ministère de l'Environnement a un réseau de parcs et de lieux historiques. Il a également conclu des ententes de partage des coûts avec les autorités provinciales et d'autres associés.

Le sénateur Robertson: Croyez-vous que le ministère acceptera de payer certains frais d'entretien des gares qui ne seront pas assumés par les sociétés historiques locales ou d'autres organismes intéressés?

Mme Cameron: C'est possible. Je crois qu'il existe toute une gamme de possibilités, en fonction de la valeur de l'édifice. Cette décision dépendra également de la recommandation de la Commission. Celle-ci pourrait recommander au ministre de conclure une entente de partage des coûts avec un ou plusieurs associés si la valeur historique de l'édifice le justifie. Le ministre serait alors libre d'accepter ou de rejeter l'avis de la Commission.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, en présentant le projet de loi vous avez donné des chiffres sur le nombre de stations démolies ainsi que d'autres précisions. Pouvez-vous les répéter?

Le président suppléant: Je vais devoir consulter mes notes, sénateur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Dans l'intervalle, j'aurais une question à poser au sujet de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer. Selon nos notes, l'article 119 ne prévoit pas ce genre de problème. Ainsi, lorsqu'une société ferroviaire doit afficher des avis, etc., la procédure actuelle comporterait certaines lacunes. Un de nos témoins est-il en mesure de nous dire ce qu'il en est?

[*Text*]

Mr. C. S. Thomas, Policy Advisor, Infrastructure, Rail Freight Policy, Department of Transport: Section 119 of the Railway Act simply says that in order to make changes to a station or a building, the railway has to apply to the Canadian Transport Commission, which is now the National Transportation Agency. It has to register with that agency its plans as to what it proposes to do to the building. Unfortunately the Canadian Transport Commission was not set up to look at heritage aspects of a building or a project. That is why it is felt that section 119 of the Railway Act does not adequately cover the matter of heritage railway stations.

Senator MacDonald (Halifax): How long has section 119 been on the books?

Mr. Thomas: Probably since the inception of the Railway Act, sir.

Senator MacDonald (Halifax): And when was that?

Mr. Thomas: I do not know, but I believe it was the early 1900s, possibly 1903.

The Acting Chairman: I have some statistics here. The number of stations on which data is known in 1988 is 876; the number of stations still standing in 1988 is 485; the number of stations that have been demolished is 391; the number of stations removed from original site is 113.

Senator MacDonald (Halifax): Anyone who makes a case, whether it is a corporation or an individual, can take over the facility. Do they have to show the purpose for buying it or indicate what use will be made of it? In Nova Scotia someone can buy a lighthouse for $500 or $600.

The Acting Chairman: According to my notes, there is no federal law to protect these structures. In most cases, when a railway company no longer needs a station, it applies for a demolition permit. In some cases, the railway will offer a station to a community for a nominal sum, usually $1 or so, but only if the building is moved. The practice of moving stations is expensive, hazardous, and destroys the context. Therefore, much of the heritage value of these structures is lost. Because of the inability of communities to meet the demand to move stations in order to save them, many have been demolished. I have a list of approximately 20 stations that have been demolished. The stations that have a questionable future include Mont-Laurier, Labelle, Mont-Tremblant, Ste-Agathe, Mont-Rolland, St-Jérôme, Sainte-Thérèse, St-Martin, Orangeville, Glencoe, CP station in Winnipeg, and in your area, Senator MacDonald, Kentville.

Senator MacDonald (Halifax): What was the objection of the Canadian Pacific?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I would like to add to what Mr. Thomas has said. I would like to use an illustration of something that has happened throughout the country, but certainly in my own hometown of Drumheller.

The CNR station was an excellent heritage station. It was well built and solidly built. Yet the town council was never notified that they were going to destroy it. I do not think there is an obligation on the transport agency to notify the town council about heritage features. The mayor, the town council

[*Traduction*]

M. C. S. Thomas, conseiller politique, Infrastructure, Politique du fret ferroviaire, ministère des Transports: L'article 119 de la Loi sur les chemins de fer stipule simplement que pour modifier une gare ou un bâtiment, une société ferroviaire doit demander l'autorisation à la Commission canadienne des transports, maintenant l'Office national des transports. Elle doit déposer auprès de l'Office ses plans de modification du bâtiment. Malheureusement, le rôle de l'Office n'est pas de se prononcer sur la valeur patrimoniale d'un bâtiment ou d'un projet. Voilà pourquoi on estime que l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas aux gares ferroviaires patrimoniales.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Depuis combien de temps cet article existe-t-il?

M. Thomas: Probablement depuis l'adoption de la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'était à quelle époque?

M. Thomas: Je l'ignore, mais c'était au début du siècle, en 1903 peut-être.

Le président suppléant: Voici quelques chiffres. En 1988, on possède des données sur 876 gares; 485 sont toujours sur place; 391 ont été démolies et 113 ont été déménagées.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quiconque manifeste son opposition, qu'il s'agisse d'un organisme ou d'un particulier, peut assumer la responsabilité des installations. Faut-il alors indiquer à quel usage servira le bâtiment? En Nouvelle-Écosse, on peut acheter un phare pour 500 ou 600 $.

Le président suppléant: Selon mes notes, aucune loi fédérale ne protège ces édifices. Le plus souvent, quand une société veut abandonner une gare, elle demande un permis de démolition. Elle peut aussi la céder à la localité pour une somme nominale, généralement 1 $, à condition que celle-ci déménage les installations. Il est toujours coûteux et hasardeux de déménager une gare. En outre, son charme est souvent grandement diminué et l'installation perd ainsi une bonne partie de sa valeur historique. Parce que les collectivités n'avaient pas les moyens de les déménager, beaucoup de gares ont dû être démolies. J'ai ici la liste d'une vingtaine d'entre elles. Les gares dont l'avenir reste incertain sont celles des localités suivantes: Mont-Laurier, Labelle, Mont-Tremblant, Sainte-Agathe, Mont-Rolland, Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse, Saint-Martin, Orangeville, Glencoe, la gare du CP à Winnipeg, et celle de Kentville, dans votre région, sénateur MacDonald.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quelle a été l'objection formulée par le Canadien Pacifique?

M. Taylor: Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose aux propos de M. Thomas. Je voudrais vous citer un exemple qui se répète à travers le pays, et dont nous avons été témoin chez nous, à Drumheller.

La gare du CN méritait sûrement de compter parmi les gares patrimoniales. C'était un beau bâtiment solidement construit. Pourtant, le conseil municipal n'a jamais été prévenu qu'elle serait démolie. Je ne pense pas qu'une société ferroviaire soit tenue d'aviser le conseil municipal sur les valeurs

[*Text*]

and the citizens of Drumheller saw the demolition people there one day, tearing down the CNR depot. That depot meant a lot to me, as well as to many other people. My family moved into Drumheller the night before Christmas. We went into that station for warmth while my dad was bringing the horse and sleigh up to the railway station. We always felt it was part of our home because we were there for some time. They served coffee. I did not take coffee, but I remember that my mother did.

The building was destroyed without the town council knowing about it. Under this act that could not happen. The town council would have to know whether or not the station was going to be demolished.

Senator MacDonald (Halifax): Were they not in violation of section 119 at that time? This was not prior to 1903.

I can see the weaknesses of section 119 and the value of this. I accept that totally. However, the Drumheller example puzzles me because I do not understand why section 119 did not come into effect. Does section 119 not say that notices have to be posted, or am I looking at the new act?

Mr. Taylor: The town council was never notified.

The Acting Chairman: Senator MacDonald, is it not true that the railways operate the stations and the system now? Under the Tranportation Act they are supposed to cut the weeds on their property, but they do not do that without this type of bill. I think they can do as much as they want themselves without going to an authority.

Senator MacDonald (Halifax): Under section 119 of the Railway Act, the railway companies apply to the National Transportation Agency, which has the power to permit deviation, changes and removal of a railway facility. That is the present section 119, is it not?

Mr. Thomas: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): The railway companies follow the procedure under section 119, which requires them to publish in local newspapers and post on the station building a notice indicating that an application for the removal of the station will be filed with the agency after 30 days from the date of the notice. The notice indicates how anyone wishing to oppose the proposed application may register his objection with the agency. I am curious as to why that was not done in Drumheller.

Mr. Taylor: Is that the same wording as in the previous act?

Senator MacDonald (Halifax): I am reading from section 119.

Mr. Taylor: You mentioned the National Transportation Agency.

Senator MacDonald (Halifax): Yes.

Mr. Taylor: The National Transporation Agency is new in legislation. It was previously called the Tranport Board.

Senator MacDonald (Halifax): The first question I asked was whether or not there is a new section 119.

[*Traduction*]

patrimoniales. Un beau jour, le maire, les membres du conseil et les citoyens de Drumheller ont été témoins de la démolition de la gare du CN. Pour moi et pour bien d'autres, cette gare rappelait bien des souvenirs. Ma famille avait déménagé à Drumheller la veille de Noël. Nous nous étions réchauffés dans la gare pendant que mon père était allé chercher le cheval et la carriole. C'était comme si cet édifice faisait partie de notre foyer parce que nous y avions passé quelque temps. On nous avait servi du café. Je n'en avais pas bu, mais je me souviens que ma mère en avait bu.

Le bâtiment a été détruit sans que le conseil municipal en soit prévenu. En vertu du projet de loi cela ne pourrait plus se faire. Désormais, il faudra que le conseil soit prévenu.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cela n'était-il pas à l'encontre de l'article 119? C'était après 1903.

Je comprends les lacunes de cet article et l'importance de la chose. Je n'ai aucune objection. Cependant, le cas de Drumheller m'étonne parce que je ne comprends pas pourquoi l'article 119 ne s'y appliquait pas. Cet article ne dit-il pas que des avis doivent être affichés, ou bien est-ce prévu dans la nouvelle loi?

M. Taylor: Le conseil municipal n'a jamais été avisé.

Le président suppléant: Sénateur MacDonald, n'est-il pas vrai que les sociétés ferroviaires exploitent les gares et tout le réseau maintenant? En vertu de la Loi nationale sur les transports, elles sont obligées de couper les mauvaises herbes, mais cela n'est pas prévu dans ce projet de loi. Je pense qu'elles peuvent faire beaucoup de choses sans en demander la permission.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En vertu de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer, les compagnies qui désirent dévier, modifier ou supprimer une voie doivent s'adresser à l'Office national des transports. C'est ce que dit l'article 119 actuel n'est-ce pas?

M. Thomas: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): La compagnie doit s'en tenir à la procédure prévue à l'article 119, c'est-à-dire publier des avis dans les journaux locaux et afficher un avis sur la gare indiquant qu'elle va demander la permission, dans 30 jours, d'enlever la gare. L'avis doit indiquer que quiconque désire s'opposer à cette mesure doit communiquer avec l'Office. Je voudrais bien savoir pourquoi personne ne l'a fait à Drumheller.

M. Taylor: Est-ce le même libellé que dans la loi précédente?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je lis l'article 119.

M. Taylor: Vous avez parlé de l'Office national des transports.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui.

M. Taylor: C'est la nouvelle appellation de l'ancienne Commission canadienne des transports.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je voulais d'abord savoir s'il y a un nouvel article 119.

[*Text*]

Mr. Taylor: I do not think the Transportation Board is required to notify the town council, because in many cases it was never done. I am doubtful if that was in the old act. Even so, there is no mention of heritage features.

Senator MacDonald (Halifax): Everyone seems to be in favour of this. Are there any objections?

The Acting Chairman: I understand that a senator is going to speak on the bill. From what I gather, he is opposed to it.

Senator Robertson: Is there anyone in this committee who is opposed? I see no opposition. Mr. Chairman, I would move that we report the bill back to the house without amendment.

Senator Macdonald (Cape Breton): In cases such as this, will the land still belong to the railway company? Is there a lease to cover that?

Mr. Taylor: There is no confiscation of the land.

Senator Macdonald (Cape Breton): Would there be a long-term lease for that piece of land?

Mr. Taylor: In the case of Claresholm, they are making arrangements with the CPR to lease the land. In the case of Okotoks, I believe they actually sold the land to the town. There is no confiscation of the land. It belongs to the railway and you would have to deal with the railway, as you would with any other owner of property.

Senator Robertson: My motion stands, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: Mr. Taylor, it is my understanding that the CPR station at west Toronto was moved in order to extend a track for the purpose of serving the GO train passengers. What happens under this bill?

If visitors come to the station and go out on the station platform, who will be responsible for their safety station platforms when passenger trains go by at 80 miles per hour? Rule 104 says that on a double track, an on-coming train cannot pass between a standing passenger train and a station. However, if no train is there, it can go by the station at 80 miles per hour.

Mr. Taylor: I will endeavour to answer both questions, and perhaps some of the other witnesses will have something to add.

In the case of the Toronto station, if a railway wants to move its property for railway purposes, there is nothing in this bill that will stop it from doing so. They are not demolishing the station, they are moving it for specific purposes, namely, railway operations. There is no idea of trying to stop the railway from operating a good railway business. I cannot see where there would be any difficulty with this heritage bill. It would simply be another function of the railway to deal with its own property the way it wants to do so, so long as it is for railway purposes.

With regard to the second point, the situation at Okotoks is a definite example of who would be responsible. The community there has made it almost impossible for anyone from the station to move onto the railway tracks. They did not move the

[*Traduction*]

M. Taylor: Je ne pense pas que la Commission des transports ait été obligée d'aviser le conseil municipal, car cela a été rarement fait. Je me demande si c'était prévu dans l'ancienne loi. De toute manière, il n'est pas question desvaleurs patrimoniales.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Tout le monde semble d'accord. Y a-t-il des objections?

Le président suppléant: Sauf erreur, un sénateur s'apprête à prendre la parole au sujet de cette mesure. Je crois qu'il y est opposé.

Le sénateur Robertson: Y a-t-il quelqu'un ici au comité qui s'y oppose? Personne? Monsieur le président, je proposerais que le projet de loi soit renvoyé au Sénat sans amendement.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): En pareil cas, est-ce que le terrain continue d'appartenir à la société? N'a-t-elle pas loué le terrain?

M. Taylor: Le terrain ne lui est pas enlevé.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le terrain ne fait-il pas l'objet d'un bail à long terme?

M. Taylor: La localité de Claresholm s'est entendue avec le CP pour louer le terrain. À Okotoks, je pense que la localité a acheté le terrain. Le terrain n'est pas confisqué. Comme il appartient à la société ferroviaire, il faut traiter avec elle comme on le ferait avec n'importe quel autre propriétaire.

Le sénateur Robertson: J'ai présenté une motion, monsieur le président.

Le président suppléant: Monsieur Taylor, sauf erreur, la station du CP à Toronto-Ouest a été déplacée afin de faire de la place au train voyageur GO. Que serait-il arrivé si le projet de loi avait été en vigueur?

Qui sera responsable de la sécurité des visiteurs qui se tiennent sur le quai de la gare alors qu'un train passe à 80 milles à l'heure? Selon le Règlement 104, quand la voie est double, un train qui entre en gare ne peut passer entre un train de voyageurs arrêté et la gare. Cependant, s'il n'y a pas de train, il peut passer devant la gare à 80 milles à l'heure.

M. Taylor: Je vais essayer de répondre aux deux questions et peut-être que d'autres témoins pouvont compléter mes réponses.

Pour ce qui est de la gare de Toronto, si une société ferrovaire veut déplacer ses installations à des fins d'exploitation, ce n'est pas le projet de loi qui va l'en empêcher. La société ne démolit pas la gare: elle la déménage à des fins précises, soit à des fins d'exploitations ferroviaire. Loin de nous l'idée d'empêcher une société ferrovaire d'exploiter rationnellement son réseau. Ne je voit pas comment ce projet de loi, qui concerne les gares patrimoniales, va causer des difficultés aux sociétés. Ce serait simplement une autre façon pour la société de s'occuper de ses biens comme elle le veut, du moment que c'est à des fins d'exploitation ferroviaire.

Pour ce qui est du deuxième point, le cas d'Okotoks illustre la question de la responsabilité. La municipalité a pris les moyens pour empêcher le public d'avoir accès aux voies à partir de la gare. Celle-ci n'a pas été déplacée. À Beiseker, on a

[*Text*]

station. In the case of Beiseker, they turned the station completely around. I cannot recall whether or not there is now a fence at the back of that station—I did not look at it—but in Okotoks the safety of visitors is the responsibility of those who own the station, or the individual.

For example, if someone decides that he will walk across a railway anywhere along the line, and take that chance, the onus is on that individual. But where a danger exists for someone moving from a station, and that person could easily walk into the railway station, the responsibility definitely falls on those who took over the station to ensure that there will be no easy access onto the railway track.

The Acting Chairman: Thank you very much.

We have a motion on the floor. We have been advised by the legal counsel for the Senate that there are two small amendments to change the English and French versions so that they reflect the intention of the House of Commons.

I am advised that we can report the bill without amendment, but that we make the French and English versions correspond. This must be done in the Senate.

Senator MacDonald (Halifax): Yes. They will be formal amendments, then?

The Acting Chairman: That is correct.

Senator MacDonald (Halifax): I still want to find out what is in the craw of the CPR. What is the objection? Does anyone remember what they said? I just want a synopsis of it.

The Acting Chairman: I am not aware of what was said.

Senator MacDonald (Halifax): Does anyone remember?

Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations, Heritage Canada: They do not want to be regulated. It is as simple as that. Under the existing NTA procedures, the NTA is not competent to look at heritage matters, and it has said so. CPR claims that it is. That is not the case.

Senator MacDonald (Halifax): I see.

Mr. Franklin: CPR feels that the bill is redundant. It is not redundant; it is necessary.

The NTA—and the CTC report states likewise—has said time and time again that it does not have the legal competence to evaluate heritage matters. It has embarked on safety, environmental and all other matters, but not on heritage matters. Therefore, it left out the west Toronto station. Of course, 90 per cent of the population wanted the building preserved for its cultural value, but, unfortunately, the CTC had to disallow all that petitioning.

Senator MacDonald (Halifax): If we have a problem on third reading here with a fellow senator, I gather that you will look after that, Mr. Chairman. Is that so?

The Acting Chairman: I will do my best.

Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

[*Traduction*]

littéralement fait faire un volte-face au bâtiment. Je ne me souviens pas si l'on a érigé une clôture à l'arrière de l'édifice—je n'ai pas remarqué—mais à Okotoks, la sécurité des visiteurs incombe aux nouveaux propriétaires de la gare.

Par exemple, si quelqu'un décide de traverser une voie ferrée à un endroit quelconque, il assume lui-même la responsabilité de son geste. Mais ce n'est pas la même chose dans le cas d'une personne qui traverserait la voie à partir d'une station facilement accessible: c'est sûrement à ceux qui ont pris en charge la gare qu'il incombe de veiller à ce qu'elle ne donne pas facilement accès aux voies ferrées.

Le président suppléant: Je vous remercie.

Le Comité est déjà saisi d'une motion. Notre conseiller juridique nous a déjà prévenu que deux amendements mineurs ont été apportés aux versions anglaises et françaises afin qu'elle reflète bien l'intention de la Chambre des communes.

On me dit que nous pouvons faire rapport du projet de loi sans amendement, mais que les deux versions doivent correspondre. Ces changements doivent être apportés au Sénat.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui. Ce seront des amendements de forme, n'est-ce pas?

Le président suppléant: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je me demande bien ce qui déplaît au CP. Quelle est leur objection? Quelqu'un se rappelle-t-il ce qu'ils ont dit? Je veux seulement connaître l'essentiel.

Le président suppléant: Je ne suis pas au courant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quelqu'un peut-il me le dire?

M. Douglas Franklin, Directeur des relations avec les sociétés et le gouvernement, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine: Ils ne veulent pas avoir de bois dans les roues. Il n'y a pas d'autre explication. Dans l'état actuel des choses, l'Office national des transports n'a pas le pouvoir de s'occuper des questions de patrimoine; c'est ce qu'il a dit. Le CP prétend le contraire. Mais ce n'est pas le cas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vois.

M. Franklin: Le CP estime que ce projet de loi est inutile. Il n'est pas inutile, il est nécessaire.

L'Office—et la Commission avait abondé dans ce sens—a souvent répété qu'il n'avait pas la compétence requise pour examiner les questions de patrimoine. Il s'occupe de sécurité, d'environnement et de bien d'autres questions, mais pas de patrimoine. C'est pourquoi il a abandonné la gare de Toront-Ouest. Bien sûr, 90 p. 100 de la population réclamait la protection de l'édifice en raison de sa valeur culturelle mais, malheureusement, la Commission ne pouvait rien faire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, si l'un de nos collègues fait des difficultés à la troisième lecture, je suppose que vous y veillerez?

Le président suppléant: Je ferai mon possible.

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

[*Text*]

The Acting Chairman: We have requests from CP, CN, VIA and Heritage Canada to appear before the committee. I also understand that Heritage Canada wants to table a document dated December 12, 1988. What is your pleasure with these requests?

Senator MacDonald (Halifax): With regard to this bill?

The Acting Chairman: Yes.

Senator Robertson: We just moved it back to the Senate without amendment.

The Acting Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le président suppléant: Nous avons reçu des demandes de comparution du CP, du CN, de VIA et de la Fondation du patrimoine. Je crois également que la Fondation veut déposer un document daté du 12 décembre 1988. Que fait-on de ces demandes?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Au sujet du projet de loi?

Le président suppléant: Oui.

Le sénateur Robertson: Nous le renvoyons simplement au Sénat, sans amendement.

Le président suppléant: Vous êtes tous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Adopté.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Gordon Taylor, M.P.

From the Department of Environment:

Ms. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service.

From the Department of Transport:

Mr. C. S. Thomas, Policy Advisor Infrastructure, Rail Freight Policy.

From Heritage Canada:

Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations.

M. Gordon Taylor, député.

Du ministère de l'Environnement:

Mme Christina Cameron, directrice générale Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs.

Du ministère des Transports:

M. C. S. Thomas, conseiller en politiques—infrastructure, Politique de fret ferroviaire.

De la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:

M. Douglas Franklin, directeur, Relations internes et gouvernementales.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87-88

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman (Acting):
The Honourable CHARLES TURNER

Tuesday, September 20, 1988

Issue No. 35

Complete proceedings on:

Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations

THIRTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987-1988

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président par intérim:
L'honorable CHARLES TURNER

Le mardi 20 septembre 1988

Fascicule nº 35

Seul et unique fascicule concernant:

Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales

TREIZIÈME RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

29655—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Charles Turner, *Chairman (Acting)*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen, P.C. (or Frith)
Bell	*Murray, P.C. (or Doody)
Corbin	Robertson
Davey	Steuart
David	Stewart
Doyle	Turner (*Antigonish-Guysborough*)
Fairbairn	
MacDonald (*Halifax*)	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fairbairn substituted for that of the Honourable Senator Bonnell. (*September 19, 1988*)

The name of the Honourable Senator David substituted for that of the Honourable Senator Spivak. (*September 19, 1988*)

The name of the Honourable Senator Doyle substituted for that of the Honourable Senator Macdonald (*Cape-Breton*). (*September 19, 1988*)

The name of the Honourable Senator Corbin substituted for that of the Honourable Senator van Roggen. (*September 20, 1988*)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

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

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président (intérimaire): L'honorable Charles Turner
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen, c.p. (ou Frith)
Bell	*Murray, c.p. (ou Doody)
Corbin	Robertson
Davey	Steuart
David	Stewart
Doyle	Turner (*Antigonish-Guysborough*)
Fairbairn	
MacDonald (*Halifax*)	

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn substitué à celui de l'honorable sénateur Bonnell. (*le 19 septembre 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur David substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak. (*le 19 septembre 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur Doyle substitué à celui de l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*). (*le 19 septembre 1988*)

Le nom de l'honorable sénateur Corbin substitué à celui de l'honorable sénateur van Roggen. (*le 20 septembre 1988*)

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

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

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate of September 14, 1988:

"Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Turner moved, seconded by the Honourable Senator Stewart (*Antigonish-Guysborough*), that the Bill C-205, An Act to protect the heritage railway stations, be read the third time.

After debate,

In amendment, the Honourable Senator Turner moved, seconded by the Honourable Senator Sinclair, that the Bill be not now read the third time but that it be referred back to the Standing Senate Committee on Transport and Communications for further study.

After debate, and—

The question being put on the motion in amendment, it was—

Resolved in the affirmative, on division."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 14 septembre 1988:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Turner propose, appuyé par l'honorable sénateur Stewart (*Antigonish-Guysborough*), que le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit lu la troisième fois.

Après débat,

En amendement, l'honorable sénateur Turner propose, appuyé par l'honorable sénateur Sinclair, que le projet de loi ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude plus approfondie.

Après débat,

La motion en amendement, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 SEPTEMBRE 1988
(62)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Charles Turner (président intérimaire).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Corbin, Davey, David, Doyle, Fairbairn, MacDonald (*Halifax*), Robertson, Stewart (*Antigonish-Guysborough*) et Turner. (10)

Également présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: Me Jean-Daniel Bélanger, avocat; et M. Raymond du Plessis, légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

M. Gordon Taylor, député.

Du ministère de l'Environnement:

Mme Christina Cameron, directeur général, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux.

Du Canadien pacifique:

M. Dennis Apedaile, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrielles;

M. Raymond L. O'Meara, directeur, Affaires réglementaires;

M. H. C. Wendlandt, solliciteur général.

Du Canadien national:

M. W. T. Kelley, directeur, Affaires publiques.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. Hugh Porteous, directeur, Relations avec les gouvernements et Coordination des stratégies spéciales;

M. Alain Nantel, directeur, Gestion immobilière.

De la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:

M. Jacques Dalibard, directeur général;

M. Douglas Franklin, directeur, Relations internes et gouvernementales.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 septembre 1988 entreprend son étude sur le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

M. Apedaile fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Taylor répond aux questions.

Le témoin du ministère de l'Environnement répond aux questions.

M. Kelley fait une déclaration et répond aux questions.

Le président dépose un mémoire d'Algoma Central Railway daté du 19 septembre 1988 et signé S.A. Black, vice-président, Rail. EX-PJ-TC-34A.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 20, 1988
(62)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Acting Chairman, the Honourable Senator Charles Turner, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Corbin, Davey, David, Doyle, Fairbairn, MacDonald (*Halifax*), Robertson, Stewart (*Antigonish-Guysborough*) and Turner. (10)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament, Law and Government Division: Mr. Jean-Daniel Bélanger, Lawyer; and Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel of the Senate.

Also in attendance: Official reporters of the Senate.

Witnesses:

Mr. Gordon Taylor, MP.

From the Department of Environment:

Mrs. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service.

From Canadian Pacific Railway:

Mr. Dennis Apedaile, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs;

Mr. Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs;

Mr. H. C. Wendlandt, General Solicitor.

From Canadian National Railways:

Mr. W. T. Kelley, Director, Public Affairs.

From VIA Rail Canada:

Mr. Hugh Porteous, Director, Government Relations and Coordination of Special Projects;

Mr. Alain Nantel, Director, Real Estate Management.

From Heritage Canada:

Mr. Jacques Dalibard, Director General;

Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations.

Pursuant to its Order of reference dated September 14, 1988, the Committee began its study of Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations.

Mr. Apedaile made a statement and, together with his witnesses, answered questions.

Mr. Taylor responded to questions.

The witness from the Department of the Environment answered questions.

Mr. Kelley made a statement and answered questions.

The Chairman tabled a brief from Algoma Central Railway dated September 19, 1988 and signed by S.A. Black, Vice-President, Rail, EX-PJ-TC-34-A.

M. Porteous fait une déclaration et, avec son témoin, répond aux questions.

M. Franklin fait une déclaration et, avec son témoin, répond aux questions.

M. du Plessis dépose une lettre du ministère de la Justice. EX-PJ-TC-34-B.

L'honorable sénateur Robertson propose,

Que conformément à l'article 79 du Règlement, le président fasse rapport du Projet de loi C-205 sans amendement, comme le treizième rapport du Comité.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 12 h 10 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

Mr. Porteous made a statement and, together with his witness, answered questions.

Mr. Franklin made a statement and, together with his witness, answered questions.

Mr. du Plessis tabled a letter from the Department of Justice. EX-PJ-TC-34-B.

The Honourable Senator Robertson moved—

That pursuant to Rule 79, the Chairman report Bill C-205 without amendment as the Thirteenth Report of the Committee.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 12:10 p.m.

ATTEST:

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, September 20, 1988

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

THIRTEENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, September 14, 1988, examined the said Bill and has agreed to report the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président par intérim

CHARLES TURNER

Acting Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 20 septembre 1988

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

TREIZIÈME RAPPORT

Votre Comité auquel a été déféré le Projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 14 septembre 1988, étudié ledit projet de loi et a convenu d'en faire rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, September 20, 1988

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-205, to protect heritage railway stations, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Charles Turner (*Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: We are here today to listen to further comments on Bill C-205, an Act to protect heritage railway stations.

I read somewhere that I used to pass stations and wave at people. I should like to state that the rules, at that time, stipulated that any running train was to be inspected by the agent or the operator, and that the crew was to exchange signals. That is the reason why I waved as I went by the stations.

Today we have with us officials from the Canadian Pacific Railway, the Canadian National Railways, VIA Rail, and Heritage Canada. At this time I would like to call upon the officials from the Canadian Pacific Railway: Mr. Dennis Apedaile, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs; Mr. Raymond O'Meara, Director of Regulatory Affairs; and Mr. H.C. Wendlandt, counsel. Gentlemen, please present your brief.

Mr. Dennis Apedaile, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs, Canadian Pacific Railway: Honourable senators, it would be an understatement to say that we are pleased to be here. We appreciate being able to give you our views in person, rather than your having to depend on the representations of other parties about our views.

Our brief, which I would like to paraphrase for you as quickly as possible, makes two suggestions for amendment in the context of one general position. That general position is—and I would like to make this very clear—that we fully support the objectives of the bill. The purpose of our suggested changes is to make the bill work more effectively. There are other aspects that merit your attention, but perhaps others will speak to those matters.

I probably do not need to say to the group in this room that the beginnings of Canadian Pacific are very tightly woven into the beginnings of Canada. The story of one cannot be told without telling the story of the other.

The company was incorporated in 1881 to build a railway from eastern Canada to the Pacific, and thereby fulfilling a condition under which British Columbia entered Confederation. Construction and operation of a trans-continental railway led naturally to the operation of other businesses.

From its early years, Canadian Pacific has been proudly aware of its heritage. It has done much to help Canadians

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 20 septembre 1988

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Charles Turner (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Aujourd'hui, nous allons entendre d'autres témoignages concernant le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

On a écrit quelque part que j'avais l'habitude de passer les gares en saluant les gens de la main. Je tiendrais à préciser que les règlements disaient à cette époque, que tous les trains en marche devaient être inspectés par l'agent ou par l'opérateur et que l'équipage devait échanger des signaux. C'est la raison pour laquelle je faisais des signes chaque fois que je passais devant une gare.

Aujourd'hui, nous avons des représentants du Canadien Pacifique, des Chemins de fer nationaux, de VIA Rail et de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine. Je cède la parole immédiatement aux représentants du Canadien Pacifique, M. Dennis Apedaile, vice-président adjoint, Relations avec les gouvernements et l'industrie; M. Raymond O'Meara, directeur des Affaires réglementaires et M. H. C. Wendlandt, conseiller. Messieurs, nous sommes prêts à vous écouter.

M. Dennis Apedaile, vice-président adjoint, Relations avec les gouvernements et l'industrie, Canadien Pacifique: Honorables sénateurs, ce serait un lieu commun que de vous répéter que nous sommes heureux d'être ici. Nous apprécions l'occasion de pouvoir vous exprimer de vive voix notre point de vue, plutôt que par personne interposée.

Dans notre mémoire, que je voudrais vous résumer le plus rapidement possible, nous faisons deux propositions d'amendement en fonction d'un seul point de vue général. Ce point de vue—et je tiens à l'exprimer bien clairement—c'est que nous appuyons sans réserve les objectifs du projet de Loi. L'unique but de nos suggestions est d'accroître l'utilité du projet de loi. Il y a d'autres aspects qui méritent votre attention, mais sans doute que vous aurez l'occasion d'entendre d'autres témoignages à ce sujet.

Il est sans doute superflu de vous rappeler que les débuts du Canadien Pacifique sont intimement liés à la naissance du Canada. Il serait impossible d'écrire l'histoire du Canada sans raconter aussi celle de notre compagnie, et vice versa.

Celle-ci avait été constituée en 1881 pour construire un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique, ce qui était d'ailleurs une condition à l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération. La construction et l'exploitation d'un chemin de fer transcontinental débouchaient naturellement sur l'exploitation d'autres entreprises.

On peut dire que le Canadian Pacifique a toujours été conscient et fier de son patrimoine. Il a toujours cherché à mieux

[*Text*]

know more about the company's contribution to the nation's growth and prosperity.

Large, valuable collections of artifacts have been assembled by Canadian Pacific. These are available to historians, scholars, students, writers, publishers and the general public. This source of material, for example, was used for Pierre Berton's "National Dream" and the subsequent CBC television series. It was also used for "The Great CPR Exposition" and historical conference by the Glenbow Museum in Calgary. More recently, this source material has been used for TV Ontario's "Origins", a 16-part educational series on the history of Canada from its first Ice-Age inhabitants to the driving of the last spike on the CPR. The "Origins" series, funded by CP Rail, has also been shown in English and French to schools across Canada.

Hundreds of other books, articles, theses and stories have been written from Canadian Pacific's archival collection.

In the summer of 1985, the company staged a re-enactment of the Last Spike ceremony at Craigellachie in the Selkirk Mountains of British Columbia to mark the centennial of that event. On November 7, 100 years to the day and minute of the original ceremony, the company organized another public event to remind Canadians of the ribbon of steel that first united them physically.

During the 1970s and early 1980s Canadian Pacific maintained and operated a train of vintage rolling stock outfitted with displays of railway artifacts and early photographs. This train was made available to some 50 communities throughout Canada which were observing their centennials or celebrating other local historical events.

Thousands of requests for historical information and financial support have been received from individuals, organizations and communities across Canada. Many of these have to do with the preservation or restoration of former Canadian Pacific facilities or rolling stock.

Dozens of former CP Rail stations are in the hands of museums or individuals, and some 275 preserved examples of railway locomotives or rolling stock have been identified as having belonged to Canadian Pacific.

However, historical and heritage features of stations cannot be considered in isolation of the concurrent need for safe and efficient railway operations. Frequently, renovations are required to sustain the operational usefulness of stations over time.

In some cases, extensive renovations have been undertaken to allow these buildings to retain a useful role. For example, the company's headquarters in Montreal has received more than $18 million in renovations in a project begun more than 10 years ago. Copper and slate have been used to restore the roof to its original finishes. Custom-designed wooden windows have been installed to complement the character of the station, and to provide more contemporary energy management and function. The exterior has been cleaned and repaired, and the interior refurbished.

[*Traduction*]

renseigner les canadiens sur le rôle qu'il a joué dans la croissance et la prospérité du Canada.

Le Canadien Pacifique a constitué d'importantes collections d'objets anciens, qui sont à la disposition des historiens, universitaires, étudiants, écrivains, éditeurs et du public en général. Par exemple Pierre Berton y a puisé pour rédiger «Un rêve insensé» et la Société Radio-Canada pour préparer des séries télévisées. Elles furent également mises à contribution pour «The Great CPR Exposition» et la conférence historique organisée par le Museum Glenbow de Calgary. Plus récemment, TV Ontario a eu recours à cette source pour monter la série de 16 émissions éducatives, «Origines», sur l'histoire du Canada depuis l'âge glaciaire jusqu'à la pose du dernier tire-fond sur la voie ferrée du CP. Ces séries financées par CP Rail ont été diffusées, en anglais et en français, dans toutes les écoles à travers le Canada.

Des centaines d'autres documents, livres, articles, thèses et histoires, ont été rédigés à partir des archives du Canadien Pacifique.

À l'été de 1985, la compagnie a fait revivre la cérémonie du dernier tire-fond à Craigellachie, dans les monts Selkirk, en Colombie-Britannique, pour célébrer le centenaire de l'événement. Le 7 novembre, exactement 100 ans après la première cérémonie, la compagnie en a organisé une autre pour rappeler aux Canadiens que leur premier lien matériel avait été ce ruban d'acier.

Au cours des années 70 et au début des années 80, le Canadien Pacifique a fait parader un train d'époque dans lequel étaient exposés du matériel ferroviaire ancien et des photographies. L'exposition a visité une cinquantaine de localités qui célébraient leur centenaire ou d'autres événements historiques locaux.

Des particuliers, des organismes et des collectivités nous ont fait parvenir des milliers de demandes de renseignements historiques et d'aide financière. Nombre de ces demandes portent sur la préservation ou la restauration d'anciennes installations ou de matériel roulant du Canadien Pacifique.

Des douzaines d'anciennes gares du CP appartiennent maintenant à des musées ou à des individus, et quelque 275 locomotives ou wagons qui ont été conservés, ont appartenu au Canadien Pacifique.

Cependant, les caractéristiques historiques et patrimoniales des gares ne peuvent être considérées indépendamment des questions de sécurité et d'efficacité reliées à l'exploitation. Il faut souvent entreprendre des rénovations pour maintenir des gares en exploitation.

C'est ainsi que des rénovations d'envergure ont été entreprises pour que des bâtiments continuent d'être utilisés. Par exemple le siège social de la compagnie à Montréal, fait l'objet d'un projet de rénovations commencé il y a plus de dix ans et qui a coûté plus de 18 millions. On a remis dans son état initial la toiture du bâtiment faite de cuivre et d'ardoise. Des fenêtres en bois confectionnées sur mesure ont été installées pour conserver le caractère de la gare et aussi pour répondre à des impératifs de gestion et d'utilisation d'énergie. Les murs extérieurs ont été ravalés et l'intérieur a été restauré.

[*Text*]

In Vancouver, extensive renovations have also been made to the company's former station at a cost of almost $8.5 million. The station has been turned into a modern, efficient office building, while preserving its heritage features. The station's concourse area is the main access for rapid transit and ferry services.

These kinds of renovations that allow the continued and effective use of stations have been the best way to ensure the ongoing wellbeing of important heritage structures. But not all stations merit such attention. In communities where stations are no longer required for railway purposes, every effort is made to make these structures available to local organizations or individuals. It is not possible to do this in all instances, nor is the effort always welcome.

The company will continue to do what it can to help preserve railway stations in those communities where there is an interest. CP Rail also supports a more formal mechanism to achieve this aim.

Our specific comments on Bill C-205 focus in two areas. The first area is the need for a formal mechanism to deal with heritage stations that are no longer a part of the railway's operations, but for which no approved alternate purpose has been identified. The second area is to make a clearer distinction between the heritage features and functional requirements of stations that continue to serve as an integral part of contemporary railway operations.

Because the authorizations referred to in Bill C-205 will not replace "any other authorization or approval required by law," it is useful to review the role of existing legislation that will continue to apply to railway stations.

A railway wishing to dispose of a surplus railway station is currently governed by section 119 of the Railway Act and the regulations made under it. These regulations require publication and posting of notice indicating that an application for removal will be filed with the National Transportation Agency not less than 30 days from the date of the notice. The notice also indicates the process for those opposed to the removal to register their objections with the agency.

The application for authority to remove the station includes such information as why the application is being made—usually that the station is no longer required for railway purposes—and the intended future use of the structure if there are plans to convey it to a third party.

Copies of the applications are sent to interested parties designated by the agency. The regulations under section 119 of the Railway Act have enabled the disposal of a substantial number of railway stations to interested parties and communities. However, while the existing process does create a mechanism for taking the public interest into account, its focus is chiefly on arriving at a decision that the building is no longer required for railway purposes.

Bill C-205 goes beyond the question of railway requirements and proposes a useful and additional mechanism to deal with railway stations designated as heritage structures.

[*Traduction*]

À Vancouver, on a entrepris d'importants travaux de restauration dans une ancienne gare, qui ont coûté près de 8,5 millions. Tout en préservant ses caractéristiques patrimoniales, on a fait du bâtiment un édifice à bureaux moderne et fonctionnel. Le hall de la gare constitue l'accès principal à des services de train de banlieue et de traversier.

Ce type de restauration, qui permet de conserver aux gares leur utilité, est le meilleur moyen d'assurer le maintien d'importants bâtiments patrimoniaux. Toutes les gares ne méritent pas tant de soins. Dans les localités où les gares ne servent plus, on s'efforce de les mettre à la disposition de particuliers ou d'organismes locaux. La chose n'est pas possible dans tous les cas et ces efforts ne sont pas toujours bien accueillis.

La compagnie continuera de collaborer à la protection des gares dans les collectivités qui manifestent de l'intérêt. À cette fin, CP Rail souhaite la mise en place d'un mécanisme d'intervention plus systématique.

Nos observations sur le C-205 concernent également deux points particuliers. D'abord, la mise en place d'un mécanisme formel pour veiller aux gares patrimoniales qui ne servent plus à des activités ferroviaires, mais qui n'ont pas encore trouvé d'autre vocation. Ensuite, il y a lieu de faire une distinction entre les caractéristiques patrimoniales et les besoins fonctionnels des gares qui font toujours partie du réseau ferroviaire.

Comme les autorisations prévues dans le projet de loi C-205 ne peuvent remplacer «toute autre autorisation ou approbation légalement requise», il sera utile de revoir le rôle de la loi actuelle qui continue de s'appliquer aux gares de chemins de fer.

Toute compagnie qui souhaite se défaire d'une gare est assujettie aux prescriptions de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer et des règlements qui en découlent. Les règlements exigent la publication et l'affichage d'un avis indiquant qu'une demande de démolition sera présentée à l'Office national des transports au moins dans les 30 jours qui suivront la date de l'avis. L'avis doit également indiquer de quelle manière les opposants peuvent présenter leurs objections auprès de l'Office.

La demande d'autorisation doit préciser entre autres choses ce qui motive la demande—en règle générale, c'est parce que la gare n'est plus utile à l'exploitation du chemin de fer—et quel en sera l'usage futur s'il est prévu de la céder à une tierce partie.

Des copies de la demande sont transmises aux parties intéressées désignées par l'Office. Les règlements pris en vertu de l'article 119 ont permis de céder un bon nombre de gares à des particuliers et à des collectivités. Cependant, s'il est vrai que la procédure actuelle constitue un mécanisme qui veut servir l'intérêt général, elle vise essentiellement à établir que le bâtiment n'est plus utile à l'exploitation du chemin de fer.

Le projet de loi C-205 va au-delà des nécessités ferroviaires et propose une formule ingénieuse visant les gares ferroviaires désignées gares patrimoniales.

[*Text*]

CP Rail supports the intent of Bill C-205 to create an enhanced procedure. Bill C-205 is intended to provide a complementary process to section 119 of the Railway Act to deal with how a station declared to be a heritage structure is to be disposed of. However, the proposed process is not complete. The result could be to leave many heritage stations in a state of limbo.

As currently comtemplated, Bill C-205 assumes that a railway has completed a plan with a community or other interested parties for the disposal or alteration of a surplus station, upon which the public can comment and for which approval must be sought.

In some cases the process would follow through in this way to the desired conclusion, but in others it would not. As currently written, the bill contains no provisions for alternative disposition of the station in the event that authority to dispose of it is not granted.

In other instances, the railway may have been unsuccessful in finding a buyer or an organization interested in taking over a heritage station. In the absence of community interest in acquiring the station, the railway could file an application to demolish it.

Should an application be denied, the railway would, presumably, continue to have some responsibility even though the building is no longer used or required by the railway, and its preservation has found no community support.

The result of such omissions in the bill is that the railway could be required to become the guardian indefinitely of deserted, surplus stations. It seems appropriate to wonder why a heritage station should be preserved under these conditions—an empty building, with no useful role or purpose within the community—but if this is the intent of the bill, then some practical concerns should also be addressed in the legislation.

Because stations are normally adjacent to functioning railway tracks, safety issues are significant. To have empty buildings next to railway rights-of-way is a dangerous combination. Trespassing, for example, threatens the continued existence of the structure, railway operations and the safety of trespassers, who tend to be children.

The preservation of the structure carries real costs, such as security, maintenance and utilities. These costs are not compatible with the railways' recently re-regulated business environment, in which they have to be efficient, low-cost producers of transportation. In fact, all references to costs or losses incurred in such instances were removed from the bill at the committee stage in the House of Commons.

Consistent with the custom that has built up over time, artifacts or structures that warrant preservation, but are no longer of use to their owners, should come into the custody of public authorities as part of a national or regional set of heritage values and arrangements.

The bill should contain specific provisions to the effect that when a heritage railway station is declared surplus to the railway requirements and authorization to dispose of it as proposed by the railway is not granted, the railway should have

[*Traduction*]

Le Canadien Pacifique appuie l'objet du projet de loi C-205 qui vise à établir une procédure améliorée. Le C-205 devrait compléter les dispositions de l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer pour ce qui est de la façon dont on peut céder une gare déclarée bâtiment patrimonial. Cependant, la procédure proposée n'est pas complète. Car il se pourrait que le sort d'un grand nombre de gares patrimoniales reste en suspens.

Dans la version actuelle, le C-205 est fondé sur l'hypothèse où une compagnie de chemins de fer s'est entendue avec une collectivité ou d'autres parties intéressées pour démolir ou modifier une gare désaffectée, projet sur lequel le public pourra se prononcer et qui nécessitera une approbation.

Dans certains cas, la procédure suivra son cours jusqu'à la conclusion souhaitée, mais il en sera autrement dans d'autres. Dans sa version actuelle, le projet de loi ne prévoit pas d'autre façon de céder une gare au cas où l'autorisation soit refusée.

Il pourra arriver aussi que la compagnie n'ait pas réussi à trouver un acheteur ni organisme disposé à prendre en charge le bâtiment. Si la collectivité ne tient pas à l'acquérir, la compagnie pourra demander la permission de la démolir.

Si cette demande est refusée, on peut supposer que la compagnie continuera d'avoir certaines obligations, même si le bâtiment est désaffecté et que la collectivité ne veuille pas en assumer la préservation.

À cause de cette omission, une société ferroviaire pourra être obligée de conserver indéfiniment les gares désaffectées. On peut se demander pourquoi une gare patrimoniale devrait être conservée dans de telles conditions—un bâtiment vide, sans rôle ni usage—et si c'est un des objectifs du projet de loi, il devrait alors contenir des dispositions prévoyant des situations bien concrètes.

Étant donné que ces gares sont généralement situées tout près de voies ferrées toujours en service, l'aspect sécuritaire est important. Il est dangereux d'entretenir des bâtiments vides le long d'une voie ferrée. Les personnes qui y pénètrent indûment, par exemple, peuvent menacer l'intégrité du bâtiment, les activités ferroviaires et même leur sécurité; or, ce sont généralement des enfants.

La préservation de bâtiments entraîne des frais réels, pour ce qui est de la sécurité, de l'entretien et des autres services. Ces frais ne sont pas compatibles dans le contexte de la nouvelle réglementation des activités ferroviaires, qui force les entreprises à être productives et concurrentielles. En fait, toutes les références aux pertes et aux coûts subis dans ces circonstances ont été supprimées du projet de loi lors de son étude en comité à la Chambre des communes.

Conformément à la coutume qui s'est établie au cours des ans, les objets et les bâtiments qui méritent d'être préservés, mais qui ne sont plus utiles à leur propriétaire, devraient être remis aux pouvoirs publics pour être intégrés à un ensemble de valeurs et de biens patrimoniaux nationaux ou régionaux.

Le projet de loi devrait renfermer des dispositions précises prévoyant que si une gare patrimoniale ne sert plus à des fins d'exploitation ferroviaire et que la compagnie n'est pas autorisée à s'en défaire comme elle le souhaite, celle-ci devrait pou-

[*Text*]

the option to transfer the structure to some public authority. In certain cases it may also be necessary to move the building from railway property.

Under Bill C-205, a station may be designated as a heritage railway station even if it is still being used for railway purposes. The bill also provides that no railway company can "alter"—including renovate or repair—a heritage railway station unless authorized by the Governor in Council.

The provisions governing alterations have the potential to create undue administrative overload and delay, both for the regulatory authority—in this case the Historic Sites and Monuments Board—and for the railway, because they apply both to heritage stations and, specifically, to "heritage features."

The alterations that a railway must make to one of its functioning buildings are only undertaken in response to changes in the marketplace, operating requirements, technology and organization. The definition of the word "alter" used in the bill, encompassing "restore, renovate or repair," would include normal maintenance of the building.

With the large number of railway stations across Canada, the regulatory authorities could find themselves overloaded with applications for alterations that may have no bearing on a building's heritage value, such as repairing a leaky roof. The administration of these applications is rendered cumbersome by requiring public notice in all instances. It is more practical to consider public hearings only in those cases where alterations to heritage features are contemplated.

Moreover, there is a regulatory lag that the railway will encounter in trying to meet rapidly changing conditions—conceivably six months to one year or more to receive authorization for even a minor modification.

In one case concerning our station in London, Ontario, we may lose the opportunity to have a contractor take over the station and incorporate it in a project that has the support of the city and the local historical association because time may run out.

Railway stations still in use for railway purposes have a variety of functions: passenger waiting rooms, offices, computer facilities, employee lunchrooms, train crew quarters, storage, equipment maintenance, operations control and customer service facilities. When the mix of these functions changes, timely alterations to the physical layout, mainly interior, are essential.

An extensive process to receive authority to make such necessary building modifications, or even to renovate or repair them, is inconsistent with the requirement to adapt quickly to changing circumstances. Nor is it consistent with section 3(1) of the National Transportation Act (1987), which recognizes the need for an "economic" and "efficient" transportation system.

Both the letter and the spirit of Bill C-205 can be fully respected by deleting the word "alter" from clauses 5(1)(a)

[*Traduction*]

voir en céder la propriété à un organisme public quelconque. Dans certains cas, il peut même être nécessaire d'éloigner la bâtisse des installations ferroviaires.

Selon le projet de loi C-205, une gare peut être désignée gare patrimoniale même si elle est toujours en service. La mesure prévoit également qu'une société ferroviaire ne peut «modifier»—ce qui inclut la rénovation ou la réparation—une gare patrimoniale sans la permission du gouverneur en conseil.

Il se peut que ces dispositions relatives aux modifications entraînent des charges et des délais administratifs indus—à la fois pour l'organisme concerné, en l'occurrence la Commission des lieux et monuments historiques, et pour la compagnie ferroviaire—car elles valent à la fois pour les gares patrimoniales et plus précisément, pour les «caractéristiques patrimoniales».

Les modifications qu'une compagnie peut apporter à l'un de ces bâtiments ne visent qu'à répondre à des impératifs de marché, d'exploitation, de technologie et d'organisation. Le sens du mot utilisé dans le projet de loi, «modifier» inclut «restaurer, rénover ou réparer», ce qui peut s'appliquer à l'entretien courant de l'édifice.

Compte tenu du grand nombre de gares de chemin de fer au Canada, les autorités compétentes pourraient se voir assaillies de demandes de modification qui n'auraient aucun lien avec la valeur patrimoniale de la bâtisse, par exemple la réparation d'une toiture qui fuit. Le traitement de toutes ces demandes est une lourde charge administrative, puisqu'il faut publier des avis dans tous les cas. D'un point de vue pratique, il conviendrait de réserver la tenue des audiences publiques aux seuls cas où les modifications portent sur des caractéristiques patrimoniales.

Enfin, la compagnie se heurtera à la lourdeur de la réglementation si elle s'adapte rapidement à des conditions nouvelles—elle devra peut-être attendre six mois, un an ou davantage, avant d'être autorisée à procéder à une modification même mineure.

Dans un cas particulier, celui de la gare de London, en Ontario, il se peut qu'à cause des délais, un entrepreneur ne puisse prendre la gare en charge pour l'intégrer à un projet immobilier qui a reçu l'appui de la ville et de l'association historique locale.

Les gares ferroviaires en usage remplissent une variété de fonctions: salles d'attente pour voyageurs, bureaux, pièce réservée aux ordinateurs, salle à manger pour les employés, locaux des équipages, entrepôt, atelier d'entretien du matériel, contrôle des opérations et services à la clientèle. Si ces différentes fonctions viennent à changer, il faut alors procéder sans délai au réaménagement intérieur de la bâtisse.

S'il faut beaucoup de temps avant de recevoir l'autorisation de procéder aux modifications nécessaires, ou même pour rénover ou réparer les locaux, il devient difficile de s'adapter rapidement aux conditions du marché. Il est aussi difficile de respecter le paragraphe 3(1) de la Loi nationale sur les transports (1987) qui consacre la nécessité d'un système de transport «rentable».

On respecterait à la fois l'esprit et la lettre du projet de loi C-205 en supprimant le mot «modifier» des alinéas 5(1)*a*) et

[*Text*]

and 6(a). The word "alter" would remain in clauses 5(1)(b) and 6(b), which deal with heritage features.

This will ensure preservation of the features that give the building a heritage significance, while enabling the railway to modify its operational characteristics in response to changing conditions, where it does not interfere with heritage features.

In submitting our views on Bill C-205, CP Rail's primary interest is that the resulting legislation be both effective in preserving heritage values and practical in its application.

With more than a century of history behind it, the railway recognizes that this history has created artifacts and structures that have passed from their original commercial purpose to being reminders of the past that are worth preserving.

The railways' long history in Canada creates both an opportunity and a dilemma—an opportunity to respond to the historical regard we Canadians hold for our railways; and a dilemma in attempting to honour our past, while operating in a contemporary commercial environment in which competitors and customers expect contemporary responses.

The dilemma notwithstanding, CP Rail has, for the most part, been able to find common ground with those who have wished in the past to preserve stations.

As it currently stands, Bill C-205 will only improve the current situation marginally. It would result in railway stations being declared "heritage railway stations," but it would perpetuate the current vacuum when a railway station becomes surplus to railway requirements and no suitable arrangement can be arrived at for this heritage to be adequately protected.

To a great degree, the bill would merely formalize a process which currently takes place informally—and successfully—for the vast majority of cases. It does not provide any new answers as to "how" a heritage railway station is to be protected when no suitable interested party can be found by the railway. This is the kind of problem that such a bill needs to address.

In addition, the bill unduly restricts the ability to restore, repair or renovate the features of a building that have more to do with its business function than its heritage attributes.

In our view, this private members' bill has been unduly rushed through the legislative process. The result is a bill which is not quite ready to become law.

The bill deserves further consultation and review by interested parties, including government departments with an involvement in such matters.

The Acting Chairman: Thank you very much, Mr. Apedaile.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am impressed by what the witness has just said about costs. I am looking at the printed copy of the presentation. At the bottom of page 6 we are told:

[*Traduction*]

6*a*). Le mot continuerait de figurer aux alinéas 5(1)*b*) et 6*b*), qui concernent les caractéristiques patrimoniales.

De cette manière, on assure la préservation des caractéristiques qui donnent son importance patrimoniale à un bâtiment, tout en permettant à la société propriétaire d'en modifier les fonctions pour répondre aux conditions du marché, du moment qu'elle n'altère pas ces caractéristiques patrimoniales.

En vous faisant part de ces vues sur le projet de loi C-205, le Canadien pacifique souhaite avant tout que la mesure contribue vraiment à préserver nos valeurs patrimoniales, tout en restant concrètement applicable.

Étant plus que centenaire, la compagnie reconnaît que ce long passé l'a rendue dépositaire d'objets et de bâtiments qui ont perdu leur raison d'être première mais sont devenus des témoins du passé dignes d'être préservés.

De par leur longue histoire, les chemins de fer canadiens offrent une chance et posent un dilemme—la chance, pour les Canadiens, de manifester l'intérêt qu'ils portent à l'histoire de leurs chemins de fer et le dilemme qui consiste à essayer de rendre honneur au passé tout en fonctionnant dans un milieu commercial moderne où concurrents et clients attendent des réponses contemporaines.

Nonobstant ce dilemme, CP Rail a en général pu trouver un terrain d'entente avec ceux qui, dans le passé, souhaitaient préserver les gares.

Tel qu'il se présente aujourd'hui, le projet de loi C-205 n'améliorera que très légèrement la situation actuelle, puisque certaines gares seront déclarées «gares ferroviaires patrimoniales» tandis que d'autres, déclarées inutiles, ne pourront être protégées convenablement.

Dans une grande mesure, ce projet de loi servira uniquement à sanctionner un processus qui fonctionne de façon non officielle, mais fructueuse dans la plupart des cas. Il n'apporte en effet aucune réponse nouvelle quant à la façon dont une gare ferroviaire patrimoniale doit être protégée lorsque la compagnie de chemin de fer ne trouve aucune partie intéressée. Or c'est là le genre de problème auquel il devrait apporter une solution.

En outre, le projet de loi limite excessivement les possibilités de restaurer, réparer ou rénover les éléments d'un édifice qui relèvent davantage de ses fonctions commerciales que de ses caractéristiques patrimoniales.

À notre avis, ce projet de loi d'initiative parlementaire a brûlé les étapes du processus législatif, si bien qu'il n'est pas vraiment prêt à devenir loi.

Ce projet de loi mérite de faire encore l'objet de consultations et d'examens de la part des parties en cause, et notamment des ministères concernés.

Le président suppléant: Je vous remercie, monsieur Apedaile.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce que le témoin vient juste de dire au sujet des coûts m'intéresse particulièrement. En bas de la page 6 du mémoire on peut lire que:

[*Text*]

. . . all references to costs or losses incurred in such instances were removed from the bill at committee stage in the House of Commons.

I assume that they were not removed because they were contrary to the constitutional provisions with regard to expenditures or appropriations. Consequently, they must have been removed because of policy reasons.

Could the sponsor of the bill explain why he made that decision?

Mr. Gordon Taylor, MP: The decision was made as a result of recommendations from the Department of the Environment. Perhaps some of the people from the department would like to comment on that particular item.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Obviously we are creating heritage obligations. It is clear that there will be costs. The question is: Who will bear the costs? That question has to be answered one way or another. We have to have some specific indication as to whether it is the Crown—in other words, the public—the railway company, the local historical society or the local municipality.

Mr. Taylor: Perhaps I could add to what I said. The primary reason was that in every railway station there will be a different situation. In some cases the community may want to take it over and would assume those costs; in other cases it may be a company that wants to take it over. It may also be an organization such as a museum, society or historical society. It was felt that the costs could then be arranged between the railway and the company that is taking it over.

The minister who has the final say as to whether or not it will be a heritage building would consider all those points to ensure that any costs that were involved would be levied in the proper place. So to put forth one blank statement about costs would not solve the problem at all.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is helpful. Does that mean that, if no entity—whether it is the Governor in Council, the local municipality, the railway or a local historical society—is prepared to put its money where its love of heritage is, the building is regarded as not being covered by the requirements for preservation?

Mr. Taylor: It would be the way it is today. Already there are stations where this has happened. Take the case of Beiseker. Arrangements were made between the village council and CPR. They both agreed that, first, the village council would be responsible for turning the station right around so that the doors would face the main street, and secondly, that the village council would be responsible for all of the renovations. This was arranged between the two parties. However, the same thing was not necessary in the case of Okotoks.

Every station will have its own peculiar set of costs, which can be arranged between the owner of the station, the department and the community concerned.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I understand that.

[*Traduction*]

. . . toutes les références aux pertes et aux coûts subis dans ces circonstances ont été supprimées du projet de loi lors de son étude en comité à la Chambre des communes.

Je suppose qu'elles n'ont pas été supprimées parce qu'elles allaient à l'encontre des dispositions constitutionnelles relatives aux dépenses ou aux crédits. Par conséquent, elles ont dû l'être pour des raisons politiques.

Le parrain du projet de loi pourrait-il expliquer les raisons pour lesquelles il a pris cette décision?

M. Gordon Taylor, député: C'est à la suite de recommandations du ministère de l'Environnement que cette décision a été prise. Des représentants du ministère pourraient peut-être nous en parler.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous créons donc des obligations patrimoniales qui, à l'évidence entraîneront des coûts. Je demande alors qui va assumer ces coûts. Il faudra bien répondre à cette question. Nous devons en effet savoir de façon précise si ce sera l'État—en d'autres termes, le public—la compagnie de chemins de fer, la société historique locale ou la municipalité.

M. Taylor: Je pourrais peut-être apporter des précisions à ce que je disais plus haut. La situation de chaque gare ferroviaire sera particulière. Dans certains cas, la collectivité peut souhaiter s'en charger et donc d'en assumer les coûts; dans d'autres cas, une société comme une société de musée ou une société historique peut souhaiter s'en charger. On a pensé donc que c'était aux chemins de fer et à la société prenant la gare en charge de s'entendre au sujet des coûts.

Le ministre qui décide en dernier recours si cette gare sera désignée gare patrimoniale ou non devrait examiner tous ces points, afin de s'assurer que les coûts soient prélevés où il le faut. Par conséquent, il ne servirait à rien d'énoncer une politique générale en matière de coûts.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je vous remercie de ces explications. Cela veut-il dire que si aucune entité—qu'il s'agisse du gouverneur en conseil, de la municipalité, du chemin de fer ou d'une société historique locale—n'est prêtes a investir dans la valeur patrimoniale d'un édifice, il sera considéré comme n'étant pas visé par les obligations relatives à la conservation?

M. Taylor: Rien ne changerait. Cela s'est déjà produit dans certaines gares. Il suffit de prendre l'exemple de Beiseker. Des dispositions avaient été prises par le conseil du village et CP Rail. Il avait d'abord été convenu que le conseil du village se chargerait de modifier la gare pour que ses portes donnent sur la rue principale et ensuite qu'il se chargerait de toutes les rénovations. Les deux parties s'étaient entendues à ce sujet. Cependant, dans le cas d'Okotoks, il n'était pas utile de procéder de la même façon.

Chaque gare entraîne des coûts particuliers au sujet desquels le propriétaire de la gare, le ministère et la collectivité peuvent s'entendre.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je le comprends bien.

[*Text*]

Mr. Taylor: It is far better to leave it that way than to set up a stipulated method that may not be applicable at all in many cases.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, my problem is that if the cost arrangement is going to remain as it now is, namely a provision, then I must ask: What does this bill accomplish? If we are simply going to have a situation where, on an ad hoc basis, agreements can be made between the present owner of the building and its future owner and custodian, how does this bill advance the situation? What I am uneasy about, and what I sense in the brief that we have just heard, is that the railway company—and perhaps other railway companies—may find themselves obliged to maintain and not to alter structures. At the same time, there is no provision with regard to the costs that may be incurred or that may be imposed upon them by those new obligations.

Mr. Taylor: Senator, it was never felt that this bill should be completely comprehensive in regard to every cost. In fact, to do so might be very unfair to the railway or might be unfair to the community that wants to undertake the operation. I personally feel that it is far better to leave it to be decided between the parties concerned. This bill will protect the heritage features and make sure they are protected. Accordingly, the costs involved will then be levied properly wherever they belong.

At the present time, when a railway station or a rail line is abandoned, there is a hiatus of several weeks while the hearings are being held by the transportation agency involved, which was hitherto the CTC. During that time, people decide whether or not they want to retain the station for a heritage purpose. So really there would be very little difference with the time limits that are set in this bill. In other words, it is not going to be delayed indefinitely on the part of the board or on the part of the minister, and the costs are to be worked out jointly. I think that is a logical way to handle this matter. It is the way in which it is done now, and why should it be changed?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Taylor, let me ask you a different kind of question. We have been told that the bill unduly restricts the ability—and I assume that means the ability of the company—to alter, repair or renovate the features of the building that have more to do with its business function than its heritage attributes. Then back on page 8 of the written presentation we have just heard, we are told that:

> Both the letter and the spirit of Bill C-205 can be fully respected by deleting the word "alter" from sections 5 (1) (a) and 6 (a). The word "alter" would remain in sections 5 (1) (b) and 6 (b) which deal with heritage features.

I wonder, Mr. Chairman, if the sponsor of the bill would find that amendment acceptable?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, the whole purpose of this bill is to try to preserve for future generations the heritage features that are contained in any particular station. That is all it is trying to do. In other words, we do not want any of those heritage

[*Traduction*]

M. Taylor: Il vaut beaucoup mieux laisser les choses telles qu'elles sont plutôt que d'imposer une méthode qui risque de ne pas pouvoir être appliquée dans de nombreux cas.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Si les dispositions en matière de coûts restent ce qu'elles sont, je ne peux m'empêcher de poser la question suivante: À quoi sert ce projet de loi? Si en effet nous nous retrouvons dans une situation où le propriétaire actuel de l'édifice et son futur propriétaire peuvent parvenir à une entente, en quoi ce projet de loi fait-il avancer les choses? Ce qui me gêne, et ce qui, à mon sens, ressort de l'exposé que nous venons d'entendre, c'est que cette compagnie de chemins de fer—et peut-être d'autres compagnies de chemins de fer—peut se trouver dans l'obligation d'entretenir les constructions sans les modifier. En même temps, aucune disposition n'est prévue quant aux coûts qu'elle devra peut-être assumer ou qui pourront peut-être lui être imposés en vertu de ces nouvelles obligations.

M. Taylor: Il n'a jamais été dit, sénateur, que ce projet de loi devait tout prévoir en matière de coûts, puisque cela serait très injuste pour la compagnie de chemin de fer ou la collectivité qui souhaiterait se charger de l'opération. À mon avis, je pense qu'il vaut beaucoup mieux laisser les parties visées s'entendre à ce sujet. Ce projet de loi permet de protéger les caractéristiques patrimoniales et de faire en sorte qu'elles sont protégées. Par conséquent, ce sont les parties visées qui engageront les dépenses nécessaires.

À l'heure actuelle, lorsqu'une gare ou une ligne ferroviaire est abandonnée, plusieurs semaines s'écoulent avant que ne se déroulent les audiences de l'organisme de transport visé, soit jusqu'à présent la Commission canadienne des transports. Pendant ce temps, les gens décident s'ils souhaitent ou non conserver la gare comme gare patrimoniale. Il n'y aurait donc pas beaucoup d'écart en matière de délais tels qu'ils sont fixés par ce projet de loi. En d'autres termes, la Commission et le ministre ne vont pas retarder les choses indéfiniment, et les coûts doivent être calculés conjointement. C'est à mon avis une façon logique de procéder. C'est ainsi que se passent les choses actuellement; pourquoi faudrait-il changer?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Permettez-moi, monsieur Taylor, de vous poser une autre question. On nous a dit que ce projet de loi limite la capacité—et je suppose qu'il s'agit de la capacité de la compagnie—de modifier, réparer ou rénover les éléments de l'édifice qui relèvent davantage de sa fonction commerciale que de ses caractéristiques patrimoniales. Par ailleurs, à la page 8 du mémoire que nous venons d'entendre, il est dit que:

> On respecterait à la fois l'esprit et la lettre du projet de loi C-205 en supprimant le mot «modifier» des alinéas 5(1)(a) et 6(a). Le mot continuerait de figurer aux alinéas 5(1)(b) et 6(b) qui concernent les caractéristiques patrimoniales.

Je me demande, monsieur le président, si le parrain du projet de loi trouverait cet amendement acceptable?

M. Taylor: Monsieur le président, ce projet de loi vise uniquement à préserver les caractéristiques patrimoniales de n'importe quelle gare pour les générations futures. En d'autres termes, nous ne voulons pas que ces caractéristiques patrimo-

[*Text*]

features destroyed, because then it would no longer be a heritage station.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Then it would appear that if the railway representatives here today understand the situation properly, the bill seems to overreach its purpose. For example, there might be a leak in the roof which everyone agrees would require immediate attention, and the company seemed to feel that someone might complain that they were altering or changing the grade of the shingles or whatever. However, I do not think that that is the intention of this bill.

Mr. Taylor: In cases where the railway company intended to continue to use the station for a number of years, I do not think there would be any difficulty at all in their carrying out repairs that would lead to better operations and cheaper costs for passengers, et cetera. However, I would remind the senator that we are dealing with adult and mature people: namely a community that wants a railway, a minister who is interested in the environmental features and the railway itself. Therefore, in the first case, nothing will be done to increase the costs of the railway operations; we are trying to keep those costs down. However, what we are trying to do is to preserve these old heritage stations and stop from happening what, in some instances, has happened in the past where the railway company has simply gone in and destroyed the whole station.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I understand your purposes, but I think there is a legal question here as to whether the word "alter" in sections 5(1)(a) and 6(a) go beyond your purpose. If the lawyers say that, in their opinion, it does go beyond your purpose, I gather that you would have no objection to having the bill brought into line with your purpose?

Mr. Taylor: Senator, I am not a lawyer, but lawyers certainly prepared the bill. In my view, the purpose of the bill is to preserve any heritage feature of a station. We do not want that destroyed; otherwise the station is no longer a heritage station. That is all the bill is trying to do. It is not intended to interfere with the railway operation in any way, shape or form.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I have another question, if I may. It is rather a different kind of question and goes beyond the paragraphs we have before us. Mr. Taylor is here today, and I apologize in advance if I am asking him questions about part of the country with which he is not familiar. However, I have been receiving presentations over the weekend by way of telegrams and letters with regard to this bill. I might say that most of them are in support of the bill.

However, there are two of those communications that concern me. They are with respect to the old Intercolonial Railway in Nova Scotia. One is the Antigonish railway station. As you probably know, there is presently a discussion underway that the railway operations between Truro and North Sydney will be discontinued, and trucking will be taking over. Concern

[*Traduction*]

niales soient détruites, car il ne s'agirait alors plus d'une gare patrimoniale.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il semblerait donc que le projet de loi semble dépasser son objet si les représentants des chemins de fer ici présents comprennent bien la situation. Par exemple, il se pourrait que le toit fuie et que l'on convienne de la nécessité de le réparer sans tarder; or, la compagnie pourrait craindre que quelqu'un lui reproche de changer la qualité des bardeaux, par exemple. Je ne pense pas toutefois que ce soit là l'intention du projet de loi.

M. Taylor: lorsque la compagnie de chemins de fer a l'intention de continuer à se servir de la gare pendant encore plusieurs années, je ne pense pas qu'elle refuse d'effectuer les réparations nécessaires qui lui permettent de mieux fonctionner et d'offrir des prix plus intéressants aux passagers. J'aimerais toutefois rappeler au sénateur que nous avons affaire à des adultes responsables, soit les membres d'une collectivité qui souhaitent un chemin de fer; un ministre qui s'intéresse aux caractéristiques de l'environnement et les dirigeants de la compagnie de chemin de fer. Dans le premier cas donc, aucune mesure susceptible d'augmenter les coûts d'exploitation du chemin de fer ne sera prise; nous essayons de maintenir ces coûts à leur niveau actuel. Nous essayons par ailleurs de préserver les vieilles gares patrimoniales et d'empêcher que la compagnie de chemin de fer ne détruise des gares entières, comme cela s'est déjà produit.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je comprends bien les buts que vous poursuivez. Reste à savoir malgré tout si sur le plan juridique, le mot «modifier» des alinéas 5(1)(a) et 6(a) va plus loin que ce que vous visez. Si d'après les avocats, tel est le cas, j'imagine que vous ne vous opposerez pas à ce que le projet de loi concorde avec le but que vous poursuivez.

M. Taylor: Je ne suis moi-même pas avocat, mais ce sont des avocats qui ont rédigé le projet de loi. À mon avis, ce projet de loi se propose de préserver toutes les caractéristiques patrimoniales des gares. Nous ne voulons pas que ces caractéristiques soient détruites; sinon, les gares visées ne sont plus des gares patrimoniales. C'est tout ce que le projet de loi tente de faire. Il ne s'agit nullement de se mêler de l'exploitation du chemin de fer.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, j'aurais une question bien différente à poser, qui va plus loin que les alinéas que nous avons devant nous. Je prierais M. Taylor de bien vouloir m'excuser si je lui pose des questions sur une partie du pays qu'il ne connaît pas. J'ai toutefois reçu des télégrammes et des lettres au cours de la fin de semaine à propos de ce projet de loi. La plupart sont d'ailleurs en faveur du projet de loi.

Deux de ces lettres m'inquiètent toutefois. Elles portent sur le vieux chemin de fer Intercolonial de Nouvelle-Écosse. Il s'agit tout d'abord de la gare ferroviaire d'Antigonish. Vous savez sans doute qu'il est actuellement question de supprimer le trafic ferroviaire entre Truro et North Sydney et de le remplacer par des camions. Les gens s'inquiètent au sujet de la

[*Text*]

has been expressed with respect to the Antigonish railway station. Do you know anything about that instance, Mr. Taylor, or is that too far east for you?

Mr. Taylor: I do not know anything about that particular case.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Then there is another station at Orangedale which seems to attract a great deal of attention from people with heritage concerns. That one is also not one on which you have focused?

Mr. Taylor: All I can say, senator, is that I have great faith in the people of the community who want to preserve a station, not because it is an old railway station but because it has some heritage feature that sets it out as representing an age that has gone by and is therefore meaningful to that community and to Canada. Each community will be able to assess those things under this bill without any stiff, formal set of rules, because, as you have suggested, every station and every place will be different.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Thank you very much, Mr. Chairman.

Senator Robertson: Mr. Chairman, Senator Stewart has identified something that I find a little disturbing here. Mr. Taylor, subsection 5(3) relates to alterations made in response to an emergency situation. In my opinion, you are not giving a great deal of scope there because, regardless of whether it is a leak in the roof or the plumbing or something to do with a safety feature, when you are dealing with a public building and with the public, almost everything that occurs is an emergency. Therefore this subsection would include almost everything except a planned redesign, in my opinion. I feel reasonably comfortable with this bill, but I must say that subsection 5(3) does seem to cover a great deal of what Senator Stewart was talking about.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The comments of the railway might be interesting on this point.

Mr. Apedaile: Perhaps a leaky roof is an instance that would be covered under that emergency subsection, and perhaps that was too dramatic an example. However, the point is that there are things that are equally mundane and yet equally necessary to the ongoing functioning, but which would not be deemed to be an emergency. Really, the reference is to matters that are of the daily life and use of any building and, if they do not have the scope that moves them into the emergency category, they then are left in some form of limbo.

Senator Robertson: Can you give me an example?

Mr. Apedaile: Let us say that you wanted to move your equipment around, or you wanted to bring in some new equipment, or you wanted to change your staff within the structure or make organizational changes, all of which involved changing the interior layout. For example, some years ago we implemented customer service centres. It was done over time, but, as the service centres went in, all kinds of other changes occurred

[*Traduction*]

gare ferroviaire d'Antigonish. Avez-vous entendu parler de ce cas précis, monsieur Taylor, ou s'agit-il d'un endroit situé trop à l'est pour vous?

M. Taylor: Je n'ai pas entendu parler de ce cas particulier.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il y a aussi la gare d'Orangedale, qui semble préoccuper tous ceux qui s'intéressent au patrimoine. En avez-vous entendu parler?

M. Taylor: Tout ce que je peux dire, sénateur, c'est que je fais parfaitement confiance à tous ceux qui souhaitent préserver une gare, non parce qu'il s'agit d'une vieille gare ferroviaire, mais plutôt parce qu'elle possède des caractéristiques patrimoniales, qu'elle représente une époque révolue et qu'elle présente donc un intérêt certain pour cette collectivité ainsi que pour le pays dans son entier. Chaque collectivité pourra, en vertu de ce projet de loi évaluer tous ces aspects, sans pour autant être assujettie à des règles rigides et formelles, puisque, comme vous l'avez dit vous-même, sénateur, chaque station et chaque lieu présente ses propres particularités.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Merci beaucoup, monsieur le président.

Le sénateur Robertson: Monsieur le président, le sénateur Stewart a relevé quelque chose qui me trouble quelque peu. Monsieur Taylor, le paragraphe 5(3) porte sur les modifications découlant d'une situation d'urgence. À mon avis, cela est trop restreint car, qu'il s'agisse du toit qui fuit, d'un problème de plomberie ou d'une question visant la sécurité, pratiquement tout ce qui se produit constitue dans le cas d'un édifice public, une situation d'urgence. Par conséquent, ce paragraphe devrait à mon avis inclure presque tous les cas de réparation, exception faite d'un réaménagement complet de l'édifice par exemple. Je suis assez satisfaite de ce projet de loi, mais je dois dire que le paragraphe 5(3) semble traiter d'un bon nombre des points soulevés par le sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il serait intéressant de connaître le point de vue des chemins de fer à ce sujet.

M. Apedaile: Un toit qui fuit pourrait faire partie des situations d'urgence décrites dans ce paragraphe, et cet exemple était peut-être trop spectaculaire. Il reste toutefois que d'autres problèmes, aussi courants et pourtant aussi essentiels ne sont toutefois pas considérés comme urgents. En fait, nous faisons allusion à des problèmes que pose n'importe quel édifice utilisé de façon quotidienne et qui, s'ils ne tombent pas dans la catégorie des urgences, sont en quelque sorte négligés.

Le sénateur Robertson: Pouvez-vous me donner un exemple?

M. Apedaile: Disons que vous voulez changer le matériel de place, que vous voulez installer un nouvel équipement, que vous souhaitez changer le personnel au sein même de la structure administrative ou encore faire des changements organisationnels. Tous ces projets entraînent des modifications de la disposition des locaux. Ainsi, il y a quelques années, nous avons ouvert des centres de service à la clientèle. Cela s'est fait

[*Text*]

in the organization. These sorts of things happen week over week, month over month as part of ongoing business.

Senator Robertson: And you feel that this measure would be inhibiting?

Mr. Apedaile: With a company the size, scope and number of employees—approximately 23,000—of CP Rail, it is quite normal that you will be moving your people around and making changes in a series of small, incremental moves in the number of structures you have every day. If we did not keep up in this manner, we would be very much behind in our marketplace.

Mr. Taylor: The Historic Sites and Monuments Board will be made up of mature people who will be cognizant of the railway's needs as well as the heritage features. Then there is the community, the minister and, finally, cabinet. Surely, as the request goes through those various stages, anything that is reasonable, sensible and should be done for railway operations will be done.

Mr. Apedaile: Our concern in this particular instance is not with the reasonableness, as you have described it. I am quite persuaded that the process will be very reasonable. Our point in this instance is with regard to administrative overload and time delay. If you have a whole series of fairly modest changes which are less to do with the heritage aspects of a structure than simply the ongoing operational aspects; if you have to loop all these changes through a process which involves this series of events you have just outlined, it involves both a time factor and, perhaps, a bureaucratic situation. You could have a great number of these requests in the pipeline at any one time.

For example, some of the things that go through the regulatory authorities set up under the National Transportation Act, face a workload problem, and I refer to things that are physically of larger scope than changing aspects of a heritage station. Yet we have experienced, and do experience, delays in that process. I think it is quite normal, for any process that involves a lot of requests on similar kinds of things that must be examined, to take a long time. So the purpose of our suggestion is to reduce, in a way that we hope is reasonable, the number of events that would have to be brought forward. The question of limbo, of course, involves decisions where something cannot be changed in, say, a full station, but there is perchance no local authority or local interest that wants to take it over even though the structure has been declared a heritage building.

Mr. Taylor: I think you are worrying about something that will never happen. In the first place, every station in Canada will not be considered at one time. The Historic Sites and Monuments Board has a lot of work to do, and it will not take on more than it can handle. These things will take place over a number of years. We simply want to make sure that a heritage feature is not destroyed. If there is some reason for destroying a heritage feature, a simple letter to the Minister of Transport or the Minister of the Environment would deal with it immediately. There does not have to be a loss of time. Ordinary com-

[*Traduction*]

progressivement, mais l'ouverture de ces centres s'est accompagnée d'autres changements au sein de l'organisation. Ce genre de choses se produit semaine après semaine, mois après mois et fait partie des affaires courantes.

Le sénateur Robertson: Pensez-vous que cette mesure y ferait obstacle?

M. Apedaile: Compte tenu de l'importance, de l'envergure et du nombre des employés (près de 23 000) de CP Rail, il est tout à fait normal d'apporter des changements de façon progressive. Si nous ne procédions pas de la sorte, nous serions bien à la traîne de nos concurrents.

M. Taylor: La Commission des lieux et monuments historiques se composera de personnes responsables, au fait des besoins des chemins de fer ainsi que des caractéristiques patrimoniales. Entrent également en jeu la collectivité, le ministre et enfin le Cabinet. Il est évident qu'à ces divers niveaux, ne seront prises que des décisions raisonnables et servant les intérêts des chemins de fer.

M. Apedaile: Dans ce cas particulier, nous ne nous inquiétons pas du caractère raisonnable des décisions, tel que vous le décrivez. Je suis persuadé que tout le processus sera très raisonnable. Nous nous inquiétons par contre de la surcharge administrative et des délais. En effet, toute série de changements relativement modestes visant moins les aspects patrimoniaux d'une construction que ses aspects opérationnels constants doit passer par le processus que vous venez de décrire, ce qui met en jeu un facteur de temps et peut-être également de travail administratif. Il se pourrait fort bien que de telles demandes nous parviennent en grand nombre à n'importe quel moment.

Par exemple, les organismes de réglementation établis en vertu de la Loi nationale sur les transports ont des problèmes de surcharge de travail. Je veux parler ici de problèmes matériellement plus importants que les modifications apportées à une gare patrimoniale. Et pourtant nous avons connu et connaissons encore aujourd'hui des retards. Je pense qu'il est tout à fait normal qu'un processus par lequel passent de nombreuses demandes prenne beaucoup de temps. Nous suggérons donc de diminuer d'une façon qui, nous l'espérons soit raisonnable, le nombre de démarches à faire. Les gares que l'on ne peut modifier et qui n'intéressent aucune autorité ou compagnie locale, alors qu'elles ont été désignées gares patrimoniales, risquent bien entendu d'être reléguées aux oubliettes.

M. Taylor: Il me semble que vous vous inquiétez pour rien. Tout d'abord, il est impossible d'examiner le cas de toutes les gares du Canada en même temps. La Commission des lieux et monuments historiques a beaucoup à faire et n'ira pas chercher du travail supplémentaire. Tout le processus va prendre plusieurs années. Nous voulons simplement nous assurer qu'aucune caractéristique patrimoniale ne soit détruite. Si pour une raison ou une autre, une caractéristique patrimoniale risque d'être détruite, il suffit d'en aviser immédiatement le ministre des Transports ou au ministre de l'Environnement par

[*Text*]

mon sense and ordinary business sense come into this. For example, the legislation does not set out every move that has to be made, nor should it.

Mr. Apedaile: Mr. Taylor has said that these things will be dealt with over a number of years. Obviously, stations will come up for review over a number of years, but changes within stations come up week over week and month over month. So if, as you have pointed out, the Historic Sites and Monuments Board has a good deal of work to do already, it points up precisely the point we are trying to underline: that if all the changes that occur on a regular basis must flow through that process, there will be delay.

Senator Corbin: Are you happy with the definition of "heritage feature" in the bill?

Mr. Apedaile: There are no specific criteria defining "heritage", but perhaps it will be dealt with in regulation. As a party that has a lot of buildings where designations will be made, we would be more comfortable if we had a sense of the criteria the board will use in arriving at the definitions.

Senator Corbin: "Heritage feature" refers to future actions. It does not define or describe an heritage feature. Therefore, as the witness has said, it would be a matter of subjective judgment further down the line. It seems to me that it is important to know what precisely is meant by "heritage feature." The witness refers in his brief to "heritage features" and "historical features." Are those terms distinct in your mind?

Mr. Apedaile: They could be, but they are not necessarily. For example, certain features in buildings, or certain structures, might have historical significance which may or may not be defined as heritage. "Heritage" is a difficult term to define in the sense that it is more an expression of peoples' views of things. "Historical" is perhaps a question of fact.

Senator Corbin: Or of what happened at a certain time. Would the terms have anything to do with architecture?

Mr. Apedaile: They could, but I would not want to define either term in a specific way. I simply indicate that you can construct a difference between the two terms.

Senator Corbin: In other words, you are saying that both these terms encompass a multitude of possible definitions that we do not have at hand?

Mr. Apedaile: That is correct, and it is something that we believe should be done. I realize that it may be difficult to define in detail the terms in legislation as opposed to regulation, and we also realize that there is discretion in something of this kind. In our view, however, some effort to provide guidelines would certainly be appropriate.

Senator Robertson: Mr. Chairman, I simply want to inform Senator Corbin that when we met last week to discuss this bill, the officials responded to similar questions. They are here this morning as well.

[*Traduction*]

écrit. Il est inutile de perdre du temps. Il s'agit de faire preuve de bon sens et d'un sens commercial. La loi ne prévoit donc pas toutes les démarches à faire et ce n'est d'ailleurs pas son rôle.

M. Apedaile: M. Taylor vient de dire que tout le processus prendra plusieurs années. Il est évident que l'examen des gares se fera sur plusieurs années; il reste toutefois que des changements dans les gares surviennent de semaine en semaine et de mois en mois. Comme vous l'avez fait remarquer, la Commission des lieux et monuments historiques a déjà beaucoup de travail à faire, cela illustre le point que nous essayons de souligner: il y aura des retards si tous les changements qui surviennent régulièrement doivent passer par ce processus.

Le sénateur Corbin: Êtes-vous satisfait de la définition de «caractéristique patrimoniale» du projet de loi?

M. Apedaile: Aucun critère précis ne permet de définir le mot «patrimoine». Cela fera peut-être l'objet d'un règlement. Représentant une compagnie dont de nombreux édifices seront désignés, nous souhaiterions être mis au courant des critères qu'utilisera la Commission à ce sujet.

Le sénateur Corbin: L'expression «caractéristique patrimoniale» se rapporte à des mesures futures. Elle ne définit ni ne décrit ce qu'est une caractéristique patrimoniale. Il s'agirait donc, comme le disait le témoin, d'une question de jugement subjectif. Il me semble important de connaître le sens précis de l'expression «caractéristique patrimoniale». Dans son mémoire, le témoin parle de «caractéristiques patrimoniales» et de «caractéristiques historiques». Pensez-vous que ces termes s'opposent?

M. Apedaile: C'est possible, mais pas obligatoirement. Par exemple, certaines caractéristiques ou constructions peuvent avoir une importance historique qui soit définie comme patrimoniale ou non. Le terme «patrimoine» est difficile à définir puisqu'il traduit davantage une façon subjective de voir les choses. Le terme «historique» est peut-être plus factuel.

Le sénateur Corbin: Il se rapporte aussi à ce qui s'est produit à une certaine époque. Ces termes visent-ils aussi l'architecture?

M. Apedaile: C'est possible, mais je ne souhaite pas les définir ici de façon précise. Je dis tout simplement que l'on peut établir une différence entre les deux.

Le sénateur Corbin: Autrement dit, ces deux termes englobent d'après vous une multitude de définitions possibles que nous n'avons pas à notre disposition?

M. Apedaile: C'est exact, et nous devrions, me semble-t-il arriver à les définir. Je sais que la tâche risque de ne pas être facile lorsqu'il s'agit d'une loi et non d'un règlement, et qu'un élément discrétionnaire peut jouer. Il nous semble toutefois qu'il serait tout à fait opportun de donner quelques lignes directrices à ce sujet.

Le sénateur Robertson: Monsieur le président, je souhaite simplement informer le sénateur Corbin que lorsque nous avons débattu de ce projet de loi la semaine dernière, les autorités qui se trouvent encore avec nous ce matin ont répondu à de semblables questions.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): I agree that this will involve subjective judgment and I agree that it will involve delays, but that is nothing new in terms of legislation.

How does your evidence today square with that of Mr. O'Meara on July 13? Mr. O'Meara put enormous emphasis on section 119 of the Railway Act when he said that this procedure protects the interests of the public against arbitrary disposition of station buildings. You did not say that today. As a matter of fact, I do not know whether it was a slip of the tongue but, on page 5 in the fourth paragraph, you state:

> Bill C-205 goes beyond the question of railway requirements, and proposes an additional . . .

and then you inserted the word "useful." You are not hiding behind section 119.

Mr. Apedaile: Sober second thought, senator.

Senator MacDonald (Halifax): If the Historic Sites and Monuments Board of Canada, using subjective judgment, declares a railway station to be an historic building and no one comes forward, would you try to have it demolished?

Mr. Apedaile: Yes, we probably would.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Taylor says that no one is forcing you to keep the property forever and to put, let us say, Senator Sinclair's name on it on a plaque and retain it for 100 years. Obviously there would be costs involved during the period before demolition. No one is causing you to maintain that building forever. If no one comes forward, then the building would be demolished.

Mr. Apedaile: I think the point is that there could be a designation of heritage which would cause the station to be unable to be removed and a party may not come forward. In our experience with stations, many parties express interest but frequently, as they get closer to dealing with the reality of what would happen if they acquired the building, either in situ or in some other location, that interest fades away either because the interest cannot be broadly enough expressed or there are no means to take on the structure such as paying the liability and maintenance costs.

An interest could be expressed which could result in a station being designated heritage and then that interest would not be able to come forward and carry out the responsibilities. In that case, you would have a station which would be designated heritage and it could not be removed. It would stay there with no one to take it over. That is the issue of "limbo" that we are defining.

Senator MacDonald (Halifax): You say that the railway should have the option to transfer the structure to some public authority. In your memory, do you recall a proposition being put forward that would create an authority, such as a crown corporation or whatever form it might take? If you do not recall, we shall put the question to the last panel of witnesses.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je conviens que cela suppose une part de jugement subjectif et que cela occasionnera des retards, mais cela n'a rien de nouveau en matière de législation.

Comment votre témoignage cadre-t-il avec celui qu'a présenté M. O'Meara le 13 juillet? Celui-ci a insisté beaucoup sur l'article 119 de la *Loi sur les chemins de fer* lorsqu'il a affirmé que le mécanisme proposé protégeait les intérêts du public en empêchant qu'on décide arbitrairement de se défaire de gares ferroviaires. Vous n'avez rien dit de tel aujourd'hui. En fait, je ne sais pas si vous avez fait un lapsus, mais à la page 5, au quatrième paragraphe, vous déclarez que:

> Le projet de loi C-205 transcende la question des besoins en matière de chemins de fer et propose . . .

puis, vous avez inséré le mot «utile». Vous ne vous retranchez pas derrière l'article 119.

M. Apedaile: Avec le recul, sénateur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Si la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, se fondant sur un jugement subjectif, désignait une gare ferroviaire monument historique et que personne ne manifestait d'intérêt à son égard, chercheriez-vous à la faire démolir?

M. Apedaile: Oui, fort probablement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): D'après M. Taylor, personne ne vous force à garder cette propriété à tout jamais, d'y apposer une plaque portant, par exemple, le nom du sénateur Sinclair et de la garder pour cent ans. Il y aurait évidemment des dépenses à engager préalablement à la démolition. Personne ne vous force à entretenir cet immeuble pour toujours. Si personne ne se montrait intéressé, l'immeuble serait alors démoli.

M. Apedaile: Le danger, à mon avis, c'est qu'on désigne une gare ferroviaire caractéristique patrimoniale, ce qui en interdirait la démolition, et que personne ne veuille en prendre possession. D'après notre expérience, bien des gens se disent intéressés, mais souvent, lorsqu'ils envisagent concrètement ce qui pourrait arriver s'ils faisaient l'acquisition du bâtiment, qu'il reste sur place ou soit transporté en un autre lieu, leur intérêt s'évanouit parce qu'ils ne peuvent l'exprimer d'une façon suffisamment concrète ou parce qu'ils n'ont pas les moyens d'assumer les coûts associés à la responsabilité civile ou les frais d'entretien, par exemple.

Il pourrait arriver qu'une gare soit désignée gare ferroviaire patrimoniale par suite de l'intérêt manifesté à son égard et qu'il se révèle ensuite impossible de concrétiser cet intérêt en assumant les responsabilités qui s'y rattachent. Dans pareil cas, on se trouverait devant une gare patrimoniale, donc une gare qui ne peut être démolie et qui resterait là, à l'abandon, sans personne pour en prendre soin. C'est précisément la situation de «limbes» que nous décrivons.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous dites qu'il devrait être possible pour la compagnie de chemin de fer de céder le bâtiment à une autorité publique. De mémoire, vous rappelez-vous qu'il ait été proposé de créer une institution, comme une société d'État ou quelque autre forme qu'elle puisse prendre?

[*Text*]

Mr. Apedaile: I recall that some years ago there was some discussion of a proposal of some nature concerning a board of that kind. I do not recall the specifics.

Senator MacDonald (Halifax): Would that have been privately or publicly funded or a combination of both? I am wondering if CP's cooperation was requested.

Mr. Apedaile: I believe there was some correspondence with our firm at the time.

Senator Doyle: On page 6 of the presentation you begin the paragraph with the words, "In other instances, the railway may have been unsuccessful in finding a buyer . . . " I presume this is what you were talking about just a moment ago when you said that there are people within a community who will come forward and express an interest but, when coming closer to making a decision, they are, for a variety of reasons, inclined to back away. Is one of those reasons the fact that they cannot meet the price that you might attach to an individual station?

Mr. Apedaile: I think the answer has to be, yes and no. No, in the first instance in that we would normally offer a station building, for which we no longer had use, for sale at $1. We have, in certain instances, where we have found that for railway operating purposes we believe it necessary to move the structure, offered to contribute toward the cost of moving the structure.

Where the problems arise is when there still remain costs at a level that organizations have trouble with. Those may relate to moving or to simply making some changes they find necessary for the use they have in mind, or in maintaining it in an ongoing way, which includes painting, repairs and perhaps some kind of financing and insurance. Those are not insubstantial costs and they may lead us to want to make other arrangements for buildings that we no longer use. That is the same kind of problem that a new owner would come up against. It is nct so much the cost of acquiring as those associated costs that go with that activity.

Senator Doyle: I am aware of instances where a great deal of cooperation has gone on between the owner railway and a community group wishing to obtain a station. I can see these things occurring in small communities or in places where rail lines have been abandoned.

I am curious about what you might do with a piece of property on which stands a railway station in a built-up community where real estate values are very high. At what point do you feel you have an obligation to your shareholders or your proprietors to get the most that you can for that piece of railway property?

Mr. Apedaile: In an instance such as that, we would certainly need to recover—we would be irresponsible if we did not—the value of the land. In an instance like that we would normally try to encourage that the structure be moved to some

[*Traduction*]

Si vous ne vous en souvenez pas, nous poserons la question au dernier groupe de témoins.

M. Apedaile: Je me souviens qu'il y a quelques années, il a été question d'une proposition quelconque concernant une commission de ce genre. Je ne me souviens pas des détails.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Les fonds devaient-ils venir du secteur privé ou du secteur public, ou des deux? Je me demande si on a fait appel à la collaboration du CP.

M. Apedaile: Je crois qu'il y a eu des échanges de lettres avec notre entreprise à l'époque.

Le sénateur Doyle: À la page 6 de votre exposé, le paragraphe débute sur les mots suivants: Dans d'autres circonstances, la compagnie de chemin de fer serait parvenue à trouver un acheteur . . . Je présume que c'est ce à quoi vous faisiez allusion il y a un moment, lorsque vous disiez qu'il y a dans la communauté des gens qui se disent intéressés à acheter mais qui, au moment de prendre une décision, sont enclins, pour diverses raisons, à changer d'idée. L'une de ces raisons ne serait-elle pas le fait qu'ils ne peuvent payer le prix que vous demandez?

M. Apedaile: Il me faut répondre oui et non. Non, pour ce qui est du premier point, parce que nous vendrions normalement pour 1 $ un bâtiment de gare dont nous n'avons plus besoin. Nous avons aussi, dans certains cas où nous estimions que, pour les besoins de l'exploitation du chemin de fer, il fallait déplacer le bâtiment, nous avons offert une aide financière au titre du déplacement du bâtiment.

Il y a problème lorsqu'il reste des coûts que les intéressés ne peuvent assumer. Ces coûts peuvent être liés au déplacement du bâtiment ou tout simplement aux modifications qui s'imposent, à leur avis, pour l'adapter aux fins auxquelles ils le destinent et en assurer l'entretien courant, ce qui comprend la peinture, les réparations et peut-être une forme quelconque de financement ainsi que l'assurance. Comme ce sont des frais tout de même assez importants, cela pourrait nous amener à décider de prendre d'autres dispositions à l'égard de bâtiments dont nous n'avons plus besoin. C'est un peu le même genre de problème que celui auquel se heurtent les nouveaux propriétaires. Ce n'est pas tant le coût d'achat qui pose des difficultés que les frais connexes.

Le sénateur Doyle: Je suis au courant de cas où il y a eu beaucoup de collaboration entre la compagnie de chemin de fer propriétaire d'une gare et le groupe communautaire qui désirait en faire l'acquisition. Je peux imaginer une telle situation dans des petites localités ou dans des lieux où les voies ferrées ont été abandonnées.

Je serais curieux de savoir ce que vous feriez du terrain sur lequel a été construite une gare ferroviaire, en plein centre urbain où les valeurs mobilières sont très élevées. À quel moment jugez-vous avoir envers les actionnaires et les propriétaires l'obligation de retirer le plus possible de la vente de ce bien immobilier?

M. Apedaile: Dans pareil cas, il nous faudrait certainement recouvrer—il serait irresponsable de ne pas le faire—la valeur du terrain. Nous chercherions normalement à faire déménager le bâtiment en un autre lieu. Des arrangements devraient être

[*Text*]

other location. Some arrangement could be made. I would again refer to the situation in London, Ontario. The station will stay in its location and a developer will acquire the land about the station, including the station, and incorporate the station in a development. Where that happens, that is the best of all worlds because we are able to recoup the value of the land; the station does not have to be moved, and the station is retained. I believe this is the kind of thing that Mr. Taylor has in mind.

Sometimes, however, the use to which those who wish to acquire the station want to put it is not such that they can bring themselves to acquire the land that goes with it.

Senator Doyle: As things are now, without this legislation it does, indeed, occur that the selling price of the station can be the principal factor in deterring a community group from wanting to take it over or to do anything other than destroy it.

Mr. Apedaile: I am sorry, senator, were you asking me a question or telling me something?

Senator Doyle: I was asking you if that was not the case.

Mr. Apedaile: To my knowledge, it cannot be so in the case of Canadian Pacific, because we have always been prepared to offer those structures for some nominal sums. The associated costs, as I mentioned, could create the problem. One exception drawn to my attention was Regina Station, which was sold to VIA. It was sold as a going-concern building, which is a different instance.

The Acting Chairman: That completes this part of the hearing with officials from Canadian Pacific Railway.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, could I make one quick statement? I have to leave almost immediately and Dr. Pearson will take my place; but I would just like to say that this bill in now way is intended to interfere with legitimate railway operations. The railways are important and we want to keep their costs down. This bill simply sets out a mechanism to preserve and save heritage stations. Surely the CPR is as interested in that as we are. However, the answers that you are giving are making me think that you are imagining a lot of things that could not possibly happen under this bill. Thank you very much.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, before Mr. Taylor leaves, he could be very helpful to us. Some amendments have been proposed which seem to be consistent with the purposes and intentions that Mr. Taylor has outlined. I have a parliamentary question to ask him. We are assuming that we are almost at the end of this session. Given the kind of cooperation that you had in the other place in getting the bill to this stage, if amendments were made in the Senate, do you think you could get them passed or would they have the effect of killing the bill?

Mr. Taylor: I think amendments at this stage would, in effect, kill the bill. We are drawing close to the end of the session. The bill would have to go back to the House of Commons

[*Traduction*]

possibles. Je reprendrai encore l'exemple de London, en Ontario. La gare ne sera pas déplacée. Un promoteur se portera acquéreur du terrain entourant la gare, y compris celle-ci, et l'incorporera dans son projet de construction. Dans ce cas, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes parce que nous avons pu récupérer le montant correspondant à la valeur du terrain, la gare n'a pas à être déménagée, et le bâtiment sera préservé. Je crois que c'est à ce genre de chose que M. Taylor pensait.

Toutefois, il arrive que l'usage auquel les futurs propriétaires destinent la gare ne justifie pas l'achat du terrain sur lequel elle est érigée.

Le sénateur Doyle: Dans les circonstances actuelles, sans cette loi, il arrive effectivement que le prix de la gare puise être le principal facteur qui dissuade un groupe communautaire d'en prendre charge ou d'envisager quelque autre utilisation que la destruction.

M. Apedaile: Pardon, monsieur le sénateur, me posez-vous une question ou m'adressez-vous un commentaire?

Le sénateur Doyle: Je vous demandais si tel n'était pas le cas.

M. Apedaile: À ma connaissance, cela ne peut être le cas du Canadien Pacifique, parce que nous avons toujours été disposés à offrir ces bâtiments moyennant une somme symbolique. Le problème pourrait provenir, comme je l'ai signalé, des frais connexes. Une exception cependant a été portée à mon attention; il s'agit de la gare de Regina, qui a été vendue à VIA. Elle a été vendue à titre d'actif à valeur d'utilité, ce qui est différent.

Le président suppléant: Voilà qui met fin à cette partie de l'audience des représentants du Canadien Pacifique.

M. Taylor: Monsieur le président, pourrais-je faire une brève déclaration? Je dois partir presque immédiatement, et M. Pearson me remplacera, mais j'aimerais seulement dire que le projet de loi n'a aucunement pour but de nuire à l'exploitation légitime des chemins de fer. Les chemins de fer sont importants, et nous voulons tenir leurs frais d'exploitation au minimum. Le projet de loi prescrit simplement un mécanisme destiné à conserver et à préserver les gares patrimoniales. Le CP y trouve son intérêt autant que nous. Toutefois, d'après les réponses que vous nous avez données, je suis porté à croire que vous imaginez beaucoup de choses qui ne pourraient jamais se produire en vertu du présent projet de loi. Merci beaucoup.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, avant que M. Taylor ne parte, il pourrait nous être très utile. Certaines modifications qui ont été proposées semblent compatibles avec les objets et intentions qu'a décrits M. Taylor. J'ai une question parlementaire à lui poser. Nous présumons que la présente session achève. Vu le genre de collaboration à laquelle vous avez eu droit précédemment pour faire avancer le projet de loi jusqu'à ce stade-ci, s'il était modifié au Sénat, croyez-vous pouvoir faire adopter ces modifications ou celles-ci auraient-elles pour effet de torpiller le projet de loi?

M. Taylor: Je crois en effet qu'à ce stade-ci des délibérations, les modifications auraient pour effet de couler le projet de loi. La fin de la session approche rapidement. Le projet de

[*Text*]

and back to committee. The legislative program in the House of Commons is very full, as you can well appreciate. This bill is simply the starting phase. If changes are required it would not be the end of the world. I feel we should give the bill a year or two to operate so we can find out what is necessary. In my view, the suggestions that are being made are imaginary. I do not think they will ever materialize.

The Acting Chairman: I thank Mr. Apedaile and the witnesses from CP Rail.

Our next witness is Mr. W.T. Kelley, Director of Public Affairs for Canadian National Railways. Mr. Kelley, do you have an opening statement?

Mr. Wes T. Kelley, Director, Public Affairs, Canadian National Railways: I do, Mr. Chairman.

Honourable senators, Canadian National supports the intent of the bill. We understand what its sponsor, Mr. Taylor, is trying to achieve. We agree with the principles that he has enunciated. We are concerned, however, with the application of the principles and with the way in which the bill has been written. It would benefit, in our view, from some second thought and modification. It is clear—and I think it has been identified here today—that there will be costs associated with the preservation of these buildings as historic structures. Mr. Taylor noted that in a speech in the other place on May 24. However, there is no allowance, provision or mechanism for paying these costs. The implication appears to be that the railway companies would bear them. On the surface, the lack of a mechanism seems to be at odds with the National Transportation Act which, in its declaration, states:

> Each carrier or mode of transportation, so far as practicable, receives fair and reasonable compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty.

It seems to us self-evident that preservation by the railways of historic sites in the public interest is an imposed public duty, not borne by our competitors. The bill should recognize that in some way.

The bill speaks of heritage railway stations or historic railway stations. There was some discussion on that. I am drawing no distinction. It does not, however, provide criteria to determine what is an historic railway station. That is a problem that needs to be addressed.

In its brief, the Algoma Central asked the question: What is a station, and further, what is a heritage station? It is not defined in the bill. Presumably, such a heritage station would be one to which the public would have access. Why else preserve it? However, the bill does not provide for access. It is an assumption.

[*Traduction*]

loi modifié devrait retourner à la Chambre des communes, puis au comité. Le programme législatif de la Chambre est très chargé, comme vous vous en doutez bien. Ce projet de loi n'est qu'un point de départ; si des changements s'imposaient, ce ne serait pas la fin du monde. Je crois qu'il voudrait mieux attendre qu'il ait été en application une année ou deux pour voir ce qu'il y a lieu de faire. À mon avis, les éventualités mises de l'avant tiennent du rêve; je ne crois pas qu'elles se concrétisent un jour.

Le président suppléant: Je remercie M. Apedaile et les témoins de CP Rail.

Le prochain témoin est M. W. T. Kelley, directeur des Affaires publiques au Canadien national. Monsieur Kelley, avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. Wes T. Kelley, directeur des Affaires publiques, Canadien national: Oui, monsieur le président.

Honorables sénateurs, le Canadien national appuie l'esprit du projet de loi. Nous comprenons ce à quoi son parrain, M. Taylor, veut en venir et nous sommes d'accord avec les principes qu'il a énoncés. Ce qui nous inquiète cependant, c'est l'application de ces principes et la façon dont le projet de loi a été rédigé. Il y aurait lieu à notre avis de le reprendre en considération et de le modifier. Il est clair, et je crois que ce point a été soulevé ici aujourd'hui, que la préservation de ces immeubles dont on fait des monuments historiques occasionnera des dépenses. M. Taylor l'a fait observer dans une allocution qu'il a prononcée le 24 mai devant les membres de l'autre chambre. Toutefois, rien n'a été prévu pour couvrir ces frais, ni indemnité ou provision, ni mécanisme. On semble donc penser que les compagnies de chemin de fer devraient les assumer. En apparence, l'absence de mécanisme semble contredire le *Loi nationale sur les transports* qui porte, dans son énoncé de politique,

> que chaque transporteur ou mode de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé.

Il nous semble que cela s'impose à l'évidence que la préservation de monuments historiques par les compagnies de chemin de fer dans l'intérêt du public est bien un service public commandé, et non un service qui revient à nos compétiteurs. Le projet de loi devrait faire état de ce fait d'une façon quelconque.

Dans le projet de loi, il est question de gares ferroviaires patrimoniales ou historiques. Il y a eu certaines délibérations là-dessus. Je ne vois aucune distinction. Ces expressions ne permettent cependant pas de déterminer ce qui constitue une gare ferroviaire historique. C'est un problème qu'il faut examiner.

Dans le mémoire qu'a présenté Algoma Central, on demande ce qu'est une gare et ce qui fait qu'une gare est qualifiée de patrimoniale. Cela n'est pas défini dans le projet de loi. On présume qu'une gare patrimoniale est une gare à laquelle le public aurait accès. Autrement, pourquoi la préserver? Le projet de loi ne prévoit cependant pas l'accès aux gares; c'est une simple supposition.

[*Text*]

In our view, the railways that are directly affected by this bill should have an opportunity to discuss these criteria in order to get a better idea of its potential effect upon their costs, operations and railway safety. As somebody asked, will we be required to maintain heritage railway stations in communities from which we have withdrawn? It is difficult to tell from the bill if that would be a consequence. Will we be required to provide access in cases where we are conducting operations, and what will it mean in the way of costs?

In addition, and perhaps more to the point, some thought should be given to the criteria respecting preservation of a station. As people have noted, there will be repairs and minor alterations to heritage stations which are still in use and which should not require a lengthy and complex approval process.

The bill outlines timetables for filing applications and for hearing objections to the discontinuance of a station or its retirement. In our view, more thought should be given to fixing the time for terminating such debate and discussion. When you are in the process of shutting a station, it is likely that you will be involved with a project that has a deadline attached to it; and delay is always difficult to manage.

Finally, the costs associated with preservation of stations may not be limited to maintenance and taxes. As was noted earlier, there are opportunity costs. The proposed restraints could affect optimum revenue management of a property. That is a consequence that should also be considered in any designation process.

The intent of the bill is laudable. There is, in the railway industry—and I believe CP testified to that very well—a strong sense of history and a desire to preserve links with the past. However, we do feel that there are legitimate areas of concern, such as the imposition of costs, as yet unquantified; the lack of criteria for designating what is a historic station; the potentially long and tedious approval process for alterations to stations; and the potential restraints on property management. We would like to see them addressed in the bill or by regulation.

I might note that earlier this year there was a bill passed through Parliament, namely, the Railway Safety Act, in which there was considerable preconsultation with the railways, with all of those affected, and it was a very helpful and useful process. That has not been the case here. I do not know if Algoma Central has representatives here, but one of their concerns, as was the case with us, was the speed with which the bill appeared and the lack of opportunity for the companies directly affected to be involved with the formulation of this legislation.

We have brought today some suggested amendments. They are very minor and they are attached to the presentation.

[*Traduction*]

À notre avis, les compagnies de chemin de fer qui sont visées directement par le projet de loi devraient avoir la chance de prendre ces critères en délibération, afin de se faire une meilleure idée des répercussions que pourrait avoir le projet de loi sur leurs dépenses ainsi que sur l'exploitation et la sécurité des chemins de fer. Comme le demandait quelqu'un, serons-nous tenus de continuer de nous occuper des stations ferroviaires patrimoniales qui sont situées dans des localités que nous ne desservons plus? Il est difficile de trouver une réponse à cette question dans le projet de loi. Serons-nous tenus de garantir l'accès à de telles gares dans les localités que nous desservons, et quelle incidence cela aura-t-il sur nos dépenses?

De plus, et peut-être plus précisément, il conviendrait de se pencher sur les critères devant régir la préservation d'une gare. Comme certains l'ont fait observer, il y aura des réparations et des petites rénovations à apporter à des stationss patrimoniales toujours en service, ce qui ne devrait pas exiger qu'on suive un processus d'approbation long et complexe.

Le projet de loi prescrit des délais en ce qui a trait à la présentation de demandes d'autorisation et à l'audition des objections à la suppression des services ou à la mise hors service d'une gare. Nous estimons qu'il vaudrait mieux songer plutôt à fixer une durée maximale pour les débats et les délibérations. Dans le processus de fermeture d'une gare, il est fort probable que cela fasse partie d'un projet avec échéance précise; il est toujours difficile d'accommoder les retards.

Enfin, les dépenses qu'occasionne la préservation des gares ne se bornent pas aux taxes et aux frais d'entretien. Comme cela a été mentionné plus tôt, il y a des frais d'opportunité. Les restrictions proposées risqueraient d'entraver la gestion optimale des revenus tirés de ces biens immeubles. Il s'agit là d'une autre conséquence dont il faut tenir compte dans le processus de désignation.

L'intention du projet de loi est louable. Il existe dans l'industrie ferroviaire (et je crois que le CP l'a très bien exprimé) un fort attachement pour l'histoire et le désir de préserver les liens qui nous unissent au passé. Toutefois, nous croyons qu'il existe des préoccupations légitimes, comme l'imposition de frais encore non précisés, l'absence de critères définissant ce qu'est une gare historique, le processus d'approbation des rénovations, qui risque d'être long et fastidieux, ainsi que les restrictions qui pourraient être imposées en matière de gestion immobilière. Nous aimerions que ces points soient abordés dans le projet de loi ou dans un règlement.

J'ajouterai que, plus tôt au cours de l'année, le Parlement a adopté un projet de loi, je parle de la *Loi sur la sécurité ferroviaire,* pour laquelle il y avait eu de vastes consultations préalables avec les compagnies de chemin de fer, avec toutes les personnes concernées, ce qui s'est révélé très utile. Cela n'a pas été le cas ici. Je ne sais pas si l'Algoma Central a des représentants présents, mais je sais qu'un de leurs sujets de préoccupation, que nous partageons, est la rapidité avec laquelle le projet de loi a surgi et le fait que les compagnies qu'il vise directement n'ont pas été invitées à participer à son élaboration.

Nous vous présentons aujourd'hui quelques propositions de modification; nous ne demandons pas des changements en profondeur. Les modifications sont jointes à notre présentation.

[*Text*]

We are proposing that clause 4 be amended to read:

> The Minister may, on the recommendation of the Board, and in consultation with the affected railway, designate . . .

The reason for making that suggestion is to give the railways an opportunity to participate in the designation process. They do not have that now, so their costs for safety and operating requirements are taken into account.

We are also suggesting that subclause 5(3) be amended slightly to allow alterations to be made not only in emergency situations, but also to ensure the safe operation of the railways should safety be a factor for any reason.

I noted that Mr. Taylor said the bill was not intended in any way to render the railways inefficient or to interfere with the operation of the companies; so it might be worthwhile considering changing his proposed amendment to say "to ensure the safe and efficient operation of the railways."

That is all I have to say, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Kelley.

I should like to inform the members of the committee that Mr. Black, Vice-President, Algoma Central Railway, was contacted. He refused to attend but will send a letter.

Are there any questions for Mr. Kelley?

Senator Corbin: Mr. Chairman, I should like to make an observation. What I have to say is in light of what Senator Roberson has said. I believe I am confirmed in my understanding of the bill that the definition of what is a heritage feature, for that matter a historical feature, will be defined once the bill is passed. It is a course for further action. The definition contained in the bill does not address the specific question of what is a heritage feature.

There may be difficulties attempting to define that at this time, as some witnesses have said, and I am not here to defend them; I am here to put forth my personal views. However, I find that the bill is lacking in that respect, and a great deal hinges on what is to be understood by the words "a heritage feature."

The railway station in McAdam, New Brunswick, has some vague heritage feature. What is most surprising about that station is that one does not expect to find it where it is, out in the middle of nowhere near the New Brunswick-Maine border; but, then, if one looks at the history of the CPR, one will understand why that station was put there. But that still does not answer my concern for a more comprehensive understanding of what is meant by the words "a heritage feature."

Over the years I have not been too keen in delegating the definition of this type of concept to people who are unknown

[*Traduction*]

Ainsi, nous proposons que l'article 4 se lise dorénavant comme suit:

> Le ministre peut, sur recommandation de la Commission et en accord avec le chemin de fer concerné, désigner . . .

Cette proposition a pour but de donner aux compagnies de chemin de fer la chance de prendre part au processus de désignation. Ils n'ont pas cette chance à l'heure actuelle, la chance de faire prendre en considération ce qui leur en coûte de satisfaire aux exigences opérationnelles et en matière de sécurité.

Nous proposons également que l'alinéa 5(3) soit modifié légèrement de façon à permettre l'apport de modifications dans des circonstances autres que des situations d'urgence, pour garantir l'exploitation sécuritaire des chemins de fer, si la sécurité devait entrer en ligne de compte pour une raison ou pour une autre.

J'ai remarqué que M. Taylor a dit que le projet de loi n'avait aucunement pour but de rendre les chemins de fer inefficaces ou de nuire à l'exploitation des compagnies. Par conséquent, il y aurait peut-être lieu de nuancer la modification qu'il propose en mentionnant «pour garantir l'exploitation efficace et sécuritaire des chemins de fer».

C'est tout, monsieur le président.

Le président suppléant: Merci, monsieur Kelley.

J'aimerais aviser les membres du Comité qu'on a communiqué avec M. Black, le vice-président de l'*Algoma Central Railway*. Celui-ci a refusé de comparaître, mais nous fera parvenir une lettre.

A-t-on des questions à poser à M. Kelley?

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, j'aimerais faire une observation. Ce que j'ai à dire tient compte des propos tenus par la sénatrice Roberston. Je crois qu'on vient de confirmer mon interprétation du projet de loi selon laquelle la définition de ce qu'est une caractéristique patrimoniale, ou historique quant à ça, serait établie une fois le projet de loi adopté. On y verra par la suite. La définition donnée dans le projet de loi ne répond pas à la question précise: Qu'est-ce qui constitue une caractéristique patrimoniale?

Il pourrait se révéler difficile de chercher à établir cette définition pour le moment, comme certains témoins l'ont fait observer, et je ne suis pas ici pour les défendre; je suis ici pour défendre mes opinions personnelles. Toutefois, je trouve que le projet de loi présente des lacunes en cette matière, et que beaucoup de choses dépendent de ce que l'on entend par l'expression «caractéristique patrimoniale».

La gare ferroviaire de McAdam, au Nouveau-Brunswick, possède une vague caractéristique patrimoniale. Ce qu'il y a de plus étonnant à propos de cette gare, c'est qu'on ne s'attend pas à la trouver là où elle est, dans un petit trou perdu, à proximité de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine; pourtant, si l'on regarde de plus près l'histoire du Canadien Pacifique, on comprend pourquoi elle a été érigée là. Cela ne me donne toujours pas une idée plus claire de ce que l'on entend par «caractéristique patrimoniale».

Au fil des ans, je n'ai pas été très enthousiaste à l'idée de déléguer la définition de ce genre de concept à des inconnus

[*Text*]

and who will arrive at that definition at a future date. As a legislator, I think we should be clear on what it is that we are approving. In saying that, I am not trying to undermine the credibility or the professonalism of those who will be called upon to attempt to define what is "a heritage feature", but at this stage in time that important feature of the bill is, as far as I am concerned, unclear.

Respecting the railway station at McAdam, New Brunswick, I wonder if, once the heritage features of that building have been identified, the committee could not then try to identify what are the heritage features of the CPR railway station at Grand Falls, New Brunswick, which has been there for a long time, but which is made from clapboard and many layers of red paint.

So what are we talking about? Does anyone know?

The Acting Chairman: To answer that, I call upon Dr. Christina Cameron, Director-General, National Historic Parks and Sites Directorate.

Dr. Christina Cameron, Director-General, National Historic Parks and Sites Directorate: Thank you, Mr. Chairman. The question of criteria was raised at the last committee meeting. I refer to your statement, Senator Corbin, that the people who will be making that determination are unknown. In fact, the Historic Sites and Monuments Board of Canada has been in existence since 1919 and has had, on its board, many eminent historians, architects, academics and a whole range of people who know the history of this country. They will be called upon, if this bill becomes law, to decide the criteria for assessing what is a heritage railway station, criteria they would work on in collaboration with the railway companies, as we have done under the Federal Heritage Buildings Policy, in which we have collaborated with other government departments in defining what is "heritage."

You have said that the word "heritage" seems vague and subjective. It may well be that it does represent the consensus of the most knowledgeable people in this country who will make recommendations to the minister. In fact, their recommendations on buildings and sites of national significance has led the Government of Canada to make major real estate investments in a whole network of historic parks and sites. So, in that sense, the criteria, and the way in which the heritage character will be defined, are in the best hands they could be in.

Senator Corbin: What you are telling me is that the committee to which you have alluded could define that the McAdam, New Brunswick, railway station is definitely a heritage building. I say that based on the architecture, and so forth.

What you are also saying is that you could turn down an application to designate the red clapboard CPR station at Grand Falls, New Brunswick, because, in the opinion of the committee, it may have no heritage value whatsoever; but in the minds of the local citizens it could well have heritage value, and I am not even referring to the railways in this instance.

How will you attempt to resolve a difference of that nature?

[*Traduction*]

qui l'établiront plus tard. En qualité de législateur, je crois que nous devrions savoir exactement ce que nous approuvons. Je ne cherche pas par là à miner la crédibilité ou le professionnalisme des personnes auxquelles nous ferons appel pour essayer de définir la notion de «caractéristique patrimoniale» mais, à ce moment-ci, cet aspect important du projet de loi est à mon avis peu clair.

En ce qui a trait à la gare ferroviaire de McAdam, au Nouveau-Brunswick, je me demande si, une fois les caractéristiques patrimoniales de cet immeuble identifiées, le Comité ne pourrait pas alors chercher à déterminer quelles sont celles de la gare du CP à Grand Falls, au Nouveau-Brunswick, qui existe depuis longtemps, mais qui n'est qu'un assemblage de planches en clin recouvertes de plusieurs couches de peinture rouge.

Dites-moi, de quoi parlons-nous? Quelqu'un le sait-il?

Le président suppléant: Je demanderai à Mme Christina Cameron, directeur général de la Direction générale des lieux et parcs historiques nationaux, de répondre à cette question.

Mme Christina Cameron, directeur général, Direction générale des lieux et parcs historiques nationaux: Merci, monsieur le président. La question des critères a été soulevée lors de la dernière réunion du Comité. Je me reporte à votre déclaration, sénateur Corbin, dans laquelle vous avez affirmé que ce sont des inconnus qui poseront ce jugement. En fait, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada existe depuis 1919 et a compté parmi ses membres de nombreuses personnes éminentes, historiens, architectes, universitaires, ainsi qu'une foule de personnes qui connaissent l'histoire de notre pays. Si ce projet devient loi, on chargera ces personnes de fixer les critères permettant d'évaluer ce qu'est une gare ferroviaire patrimoniale, critères qu'ils établiront en collaboration avec les compagnies de chemin de fer, comme nous l'avons fait dans le cas de la politique en matière d'édifices fédéraux à valeur patrimoniale, en collaborant avec d'autres ministères fédéraux pour définir ce qu'est un bien «patrimonial».

Le mot «patrimoine» vous semble vague et subjectif. C'est sans doute le mot qui a paru le plus convenable aux experts du pays, lesquels seront appelés à faire des recommandations au Ministre. En fait, se fondant sur leurs recommandations au sujet des immeubles et des sites d'importance nationale, le gouvernement du Canada a consenti d'importants investissements fonciers dans tout un réseau de parcs et de sites historiques. Ce sont donc les personnes les mieux placées pour le faire qui établiront les critères sur lesquels on se fondera pour déterminer le caractère patrimonial d'un immeuble ou d'un site.

Le sénateur Corbin: Le comité auquel vous faites allusion pourrait donc décider que la gare de McAdam, au Nouveau-Brunswick, constitue un immeuble patrimonial. Je fais allusion à son architecture notamment.

D'autre part, ce comité pourrait rejeter une demande voulant qu'on désigne comme immeuble patrimonial la gare de bardeaux rouges du CP à Grand Falls au Nouveau-Brunswick même si cette demande provenait des citoyens de l'endroit, et je ne songe pas ici aux représentants des chemins de fer.

Comment s'y prendra-t-on dans un cas comme celui-là pour concilier les vues des uns et des autres?

[*Text*]

Dr. Cameron: If I may be allowed two comments: first, the McAdam station has already been designated as a national historic site. The board has looked at that station and has arrived at that conclusion.

We deal very often with proposals that come forward from the public which are turned down by the Historic Sites and Monuments Board. In fact, I would say that one out of every four is actually determined to be of national significance; so often we write back to the sponsoring groups saying that, while their property or proposal may have a provincial or regional significance, it does not have a national significance.

Respecting the railway stations bill, however, it says that the criteria are not meant to be of national significance; so the board will have to determine what criteria it will use to determine what is a heritage railway station. That will be the first exercise. Following on that, it will look at proposals against the criteria.

Senator Corbin: How long will this process take?

Dr. Cameron: I think we are prepared to put forward a paper on the criteria at the October meeting of the Historic Sites and Monuments Board should this bill be passed, because we recognize there is a certain urgency to proceed.

Senator Corbin: How long will it take to arrive at a consensus as to what a heritage feature is in terms of this bill?

Dr. Cameron: That depends on when the request comes in to assess it. We will prepare a paper that will go before the next meeting of the board.

Senator Corbin: That will be done on a case-by-case basis? You would not have a general definition?

Dr. Cameron: I think we would end up doing it on a case-by-case basis or on a group-by-group basis, depending on how proposals come in. The province of Manitoba has done a great deal of work on its railway stations, as many people in this room are aware. In fact, I would anticipate that Manitoba would present one omnibus submission because they have done all of the research and have gathered all of the data together to make those assessments.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It is beneficial for us to have Dr. Cameron here because the role of the National Historic Parks and Sites Directorate is evidently going to be very important in this discussion. Dr. Cameron has told us about Manitoba, but I am wondering about the situation in Nova Scotia.

I don't know whether Dr. Cameron was here earlier when I mentioned two specific railway sites in Nova Scotia. There has been a revelation that there is a possibility that the line of railway from Truro, Nova Scotia through to North Sydney may be discontinued for various reasons. That is the old intercolonial railway, as Dr. Cameron may know, and it is very historic in that part of Canada.

Is there any organization in Nova Scotia which would deal with the possibility of railway stations on that line being eligible for designation? I am particularly interested in the ones I

[*Traduction*]

Mme Cameron: Permettez-moi de faire deux remarques. Premièrement, la gare de McAdam a déjà été désignée comme site historique national sur la recommandation de la Commission.

Le public attire souvent notre attention sur des propositions qui ont été rejetées par la Commission des sites et des monuments historiques. Je dirais qu'un immeuble ou qu'un site sur quatre est jugé d'intérêt national. Nous devons informer les requérants dont la demande a été rejetée que l'immeuble ou le site qui leur est cher, s'il peut avoir une importance provinciale ou régionale, n'a pas d'importance nationale.

Le projet de loi indique cependant que les critères qui seront fixés n'ont pas à être uniformes dans tout le pays, de sorte qu'il reviendra à la Commission d'établir les critères sur lesquels elle se fondera pour établir si une gare constitue un immeuble patrimonial. Ce sera sa première tâche, après quoi elle devra étudier les propositions en fonction des critères.

Le sénateur Corbin: Combien de temps cela prendra-t-il?

Mme Cameron: Si ce projet de loi est adopté, je crois que nous pourrons proposer une série de critères lors de la réunion d'octobre de la Commission des sites et des monuments historiques, étant donné que nous sommes bien conscients de l'urgence de la situation.

Le sénateur Corbin: Combien de temps faudra-t-il pour qu'on s'entende sur ce qui constitue un bien patrimonial compte tenu de ce projet de loi?

Mme Cameron: Tout dépend du moment où l'on nous soumettra une demande. Nous rédigerons à ce sujet un document qui sera soumis à la Commission lors de sa prochaine réunion.

Le sénateur Corbin: Étudiera-t-on chaque cas selon ses mérites? N'y aura-t-il pas de définition générale?

Mme Cameron: Je crois que nous étudierons chaque cas individuellement ou par groupe, s'il y a un lien entre eux, selon la façon dont les propositions nous seront soumises. Comme beaucoup d'entre vous le savent, le Manitoba s'est penché sérieusement sur la question des gares ferroviaires. Je m'attends à ce que le Manitoba présente une demande générale parce que toute la recherche a été faite et qu'on dispose de tous les renseignements nécessaires aux évaluations.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous avons de la chance de pouvoir discuter aujourd'hui avec Mme Cameron, étant donné que le rôle de la Direction générale des parcs et des sites historiques nationaux est naturellement au centre de cette discussion. Mme Cameron vient de nous parler du Manitoba, mais je me demande quelle est la situation en Nouvelle-Écosse.

Je ne sais pas si Mme Cameron se trouvait ici lorsque j'ai donné en exemple deux gares précises de la Nouvelle-Écosse. Nous avons appris qu'il est possible que la liaison ferroviaire entre Truro et Sydney nord en Nouvelle-Écosse soit abandonnée pour diverses raisons. Comme Mme Cameron le sait sans doute, il s'agit du vieux chemin de fer intercolonial qui a une réelle valeur historique dans cette partie du Canada.

Est-il possible que certaines gares le long de ce trajet soient désignées comme monuments historiques? Je m'intéresse tout particulièrement à celles dont j'ai entendu parler au cours du

[*Text*]

have heard about over the weekend, namely, the station in Antigonish, which I think would clearly be a heritage building, and the station in Orangedale, about which I personally know far less. Could you tell us what the situation is in Nova Scotia as compared with Manitoba?

Dr. Cameron: In terms of the provincial government, they have not done the kind of in-depth analysis that has been done by the province of Manitoba. I do not know anything about the Antigonish station. In the case of the Orangedale station, there is a group of people who are trying to save this station, and their submission will be presented in November to the Historic Sites and Monuments Board to be examined for national significance over and beyond this particular bill.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What you are telling the committee is that there cannot be a metaphysical definition of "heritage site" but that you rely on the judgment of the people with the best credentials. Who from Nova Scotia participates on this board?

Dr. Cameron: At the present moment there is no member from Nova Scotia. The previous member, Professor Ray MacLean, attended his last meeting in June of this year.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): He left because of health reasons I believe. There is a now vacancy there.

Dr. Cameron: That is correct.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Will that vacancy be filled before the Orangedale question is dealt with?

Dr. Cameron: I am not sure at what stage the new Order in Council is at.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is an important and practial question, for obvious reasons. Has the Grassy Island site been approved by the National Historic Parks and Sites Directorate?

Dr. Cameron: It is a national historic site.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It has been approved as a national historic site. That is reassuring. Dr. MacLean was doing his work, as I would have expected.

I will address my next question to Mr. Kelley of Canadian National. We have been told by Canadian National that the kind of consultation that would have been useful for the railway companies has not taken place, and I think there are places in which the bill could be improved without deviating from the purposes and intentions of the legislation. Earlier Mr. Taylor told us that any amendment would have the effect of killing the bill.

My question to Mr. Kelley, who is speaking on behalf of Canadian National, is: Can the company—I won't say survive—soldier on with the thought that if genuine problems surface, because of the bill having become law in its present form, they will be dealt with quickly in the next session of Parliament? Even if it is not satisfactory, is that a reasonable solution from your viewpoint?

Mr. Kelley: You first raised the parliamentary question, and I will pass on whether the amendments would kill the bill. I do

[*Traduction*]

week-end, et notamment de la gare d'Antigonish qui, je pense, constitue manifestement un immeuble patrimonial. Je songe également à la gare d'Orangedale, que je connais moins bien. Comment se présente la situation en Nouvelle-Écosse par rapport à celle au Manitoba?

Mme Cameron: Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse n'a pas fait une analyse aussi approfondie de la situation que celui du Manitoba. J'ignore ce qu'il en est de la gare d'Antigonish. Il y a un groupe de personnes qui tentent de sauver la gare d'Orangedale et la Commission des sites et monuments historiques étudiera leur demande en novembre, quoi qu'il arrive de ce projet de loi.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous nous dites qu'il est impossible de donner une définition métaphysique de «site patrimoinial» et que vous vous en remettrez à ce sujet au jugement des experts. Qui représente la Nouvelle-Écosse au sein de la Commission?

Mme Cameron: À l'heure actuelle, la Commission ne compte aucun membre de la Nouvelle-Écosse. M. Ray MacLean de la Nouvelle-Écosse a participé à sa dernière réunion en juin dernier.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il a quitté son poste pour des raisons de santé, si je ne m'abuse. Il y a donc une vacance au sein de la Commission.

Mme Cameron: C'est juste.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Comblera-t-on ce poste avant de décider du sort de la gare d'Orangedale?

Mme Cameron: Je ne sais pas où en est l'ordre en conseil.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Cette question pratique est importante pour des raisons évidentes. La Direction générale des parcs et des sites historiques nationaux a-t-elle approuvé le site de l'île Grassy?

Mme Cameron: Il s'agit d'un site historique national.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le site a été jugé site historique national. C'est rassurant. M. MacLean a bien fait son travail comme on pouvait s'y attendre.

J'adresse ma prochaine question à M. Kelley du Canadien national. Le Canadien national a déploré que les consultations dont auraient pu tirer profit les sociétés ferroviaires n'aient pas eu lieu. Il serait possible, je pense, d'améliorer le projet de loi sans s'écarter de ses objectifs ni de son esprit. M. Taylor nous a dit plus tôt que tout amendement aurait pour conséquence d'entraîner la mort du projet de loi.

La question que je désire poser à M. Kelley est la suivante: la société acceptera-t-elle que les problèmes qui pourraient surgir si le projet de loi est adopté dans sa forme actuelle soient réglés aussi vite que possible lors de la prochaine session du Parlement? Cette solution, qui n'est pas la meilleure, leur semble-t-elle néanmoins acceptable?

M. Kelley: Vous avez d'abord soulevé la question du programme parlementaire et je ne me prononcerai pas sur la ques-

[*Text*]

not see any reason why we could not work quickly on this. I heard Mr. Taylor stress that these are problems that could easily be solved by reasonable people; and, from listening to the testimony, I gather that many stations are being designated and protected anyway. It almost raises the question of why a particular industry would be singled out in this way for an act of Parliament to come into force which would preserve these properties, and I do not see any other reasoning. We are in favour of what people are trying to achieve here, although we do not think that it has been done as well as would be approved. We are prepared to work quickly in order to improve it.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Obviously you do not know if that work could be done in this session.

Mr. Kelley: I do not know.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But we are told that the child care bill and the broadcasting bill will be dealt with before the end of the session, which seems to anticipate a period of time. I would have thought that Mr. Taylor, if he had the kind of cooperation in the other place that he seems to have had so far, could get those amendments completed over there in 15 minutes.

Mr. Kelley: I would think so. I do not think the amendments that we have suggested are complex. We are trying to give the railways an opportunity to become involved in the process because we are concerned about the cost or the business side of the railway. We will certainly work to that end.

Dr. Cameron: Mr. Kelley, you said that heritage stations were being designated and protected. I recall a standing committee meeting in the Commons a year and a half ago in which Mr. McCain from New Brunswick was very concerned about the McAdam station and its having been designated yet not protected. The fact is that when the Historic Sites and Monument Board of Canada recommends to the minister and the minister declares a station to be of national significance, and we put one of our bronze plaques on it to explain why, we find it is not protected.

Indeed, we, in the Department of Environment, used to write on a regular basis to the then Canadian Transport Commission—now the National Transportation Agency—under the question of section 119 in order to raise those heritage concerns because they were national historic sites. In fact, those concerns were not taken into consideration, because the CTC considers, quite rightly, that its responsibility is for the commercial regulation of the railway and not heritage. I am only picking up on the question of protection.

Mr. Kelley: I am not terribly familiar with that station in that sense. It is a CPR station. I hear your point. Is this only through the CTC?

Dr. Cameron: Yes.

[*Traduction*]

tion de savoir si le fait d'apporter des amendements au projet de loi signifierait sa mort. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas régler rapidement ce problème. M. Taylor nous a assurés qu'il pouvait être facilement résolu par des gens raisonnables. Je conclus de ce qui vient d'être dit qu'on a déjà désigné comme immeubles historiques de nombreuses gares et qu'on a ainsi assuré leur protection. On pourrait même se demander pourquoi il faudrait accorder un traitement spécial à une industrie donnée en protégeant ses biens fonciers par la voie législative. Nous approuvons l'objectif visé dans ce cas, mais nous croyons qu'on aurait pu s'y prendre mieux. Nous sommes prêts à chercher rapidement à améliorer la situation.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous ne savez donc pas si ce travail pourrait être fait durant la session courante.

M. Kelley: Non.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): On nous a cependant dit qu'on voulait régler le cas du projet de loi sur les services de garde et du projet de loi sur la radiodiffusion avant la fin de la session, ce qui laisse entendre qu'on s'est fixé un calendrier. J'aurais pensé que M. Taylor aurait pu amener l'autre endroit à approuver ces amendements en quinze minutes, compte tenu de la collaboration sur laquelle il a pu compter jusqu'à maintenant.

M. Kelley: Je crois que c'est le cas. Les amendements que nous proposons ne sont pas complexes. Nous cherchons à amener les sociétés ferroviaires à participer au processus, parce que nous nous inquiétons des coûts. Nous consentirons des efforts sérieux à cette fin.

Mme Cameron: Monsieur Kelley, vous avez affirmé qu'on avait désigné des gares comme immeubles patrimoniaux et qu'elles étaient protégées. Je me souviens que lors d'une séance du Comité permanent tenue à la Chambre des communes il y a un an et demi, M. McCain, du Nouveau-Brunswick, a dit s'inquiéter grandement au sujet du sort de la gare de McAdam, qui avait été désignée comme immeuble patrimonial, mais qui n'était pas protégée. Il ne suffit pas, pour protéger une gare, que la Commission des monuments et des sites historiques du Canada recommande au ministre de la désigner comme immeuble patrimonial, que celui-ci donne suite à sa recommandation et qu'on pose à la porte de la gare une plaque de bronze expliquant quel est son intérêt national.

Au ministère de l'Environnement, nous écrivions régulièrement à la Commission canadienne des transports qui s'appelle maintenant l'Office national des transports du Canada pour lui faire part, en vertu de l'article 119, de nos préoccupations en ce qui touche les sites historiques nationaux. La Commission ne tenait pas compte de nos préoccupations estimant, à juste titre, que son rôle est de réglementer l'aspect commercial des chemins de fer et non de s'occuper de la protection du patrimoine. J'essaie seulement de vous éclairer sur la question de la protection.

M. Kelley: Je ne connais pas très bien cette gare. Il s'agit d'une gare du CP. Je comprends le point que vous soulevez. Cette question relève-t-elle seulement de la CCT?

Mme Cameron: Oui.

[*Text*]

Senator Fairbairn: In Mr. Kelley's suggested amendments, he proposes that clause 4 be changed to read that "The Minister may, on the recommendation of the Board, and in consultation with the affected railway . . . "

Dr. Cameron, in your dealings with these railway stations, does the board at any point talk with representatives of the railway concerned?

Dr. Cameron: No. In its deliberations, the board does not generally talk with the people who are making the proposals. That comes through the secretariat, and the views of the different groups would be represented in the narrative agenda to the board reports.

Senator Fairbairn: Mr. Chairman, it would interesting to know if, in the current situation, that kind of conversation takes place with the railway at any level.

Mr. Kelley, in your proposal for subsection 5(3), could you give us examples of what you have in mind when you refer to the words "to ensure the safe operation of the railway"?

Mr. Kelley: The railway is an exposed industrial plant. If we are going to designate these buildings as historic sites, we will presumably encourage people to go there. You have to make a number of presumptions, such as: Are we going to have parking lots; what kind of access will we have; what will we permit people to do? If we are going to be running trains in that area, obviously there is a safety consideration to be taken into account. The act is not precise and does not address these issues. It is our feeling that the issue of safety should somehow be put on the table.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I should like to ask a supplementary question. If, for example, you have an active line of railway and cheek by jowl with it you have a heritage railway station which is no longer used for railway purposes, what would you have in mind? Would you construct a high fence to keep children from tumbling in front of trains?

Mr. Kelley: That is a good point. What do we do? As I read the act as it now stands, you would not have to let anyone in there, which obviously negates the purpose of a heritage site. There is no requirement in this act that the building be open to the public. This is part of the problem with the bill.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You would have a heritage shrine with no access.

Mr. Kelley: Obviously, that is not what was intended, but I think that touches on the lack of decision that concerns us. What are we going to do? Who will bear those costs? Why should we bear them instead of someone else? That is our problem.

The Acting Chairman: Mr. Kelley, it is possible for a passenger train to go by that station at 80 miles an hour.

Mr. Kelley: The point that was made—and it was a good point—is that this would be a national shrine to which presumably you would be encouraging people to come. It is now closed, and it is not an operating station. As you know, we do

[*Traduction*]

Le sénateur Fairbairn: M. Kelley a proposé que l'on modifie l'article 4 du projet de loi pour qu'il se lise désormais comme suit: «le ministre peut, sur recommandation de la Commission et en consultation avec le chemin de fer visé . . .»

Madame Cameron, la Commission discute-t-elle de la question avec les représentants du chemin de fer visé?

Mme Cameron: Non. Les commissaires ne rencontrent pas d'ordinaire les auteurs des propositions. Celles-ci passent par le secrétariat, et les vues des différents groupes sont exposées dans la partie narrative des rapports de la Commission.

Le sénateur Fairbairn: Monsieur le président, j'aimerais savoir si, à l'heure actuelle, des discussions de ce genre ont lieu avec des représentants des chemins de fer.

En ce qui touche le projet d'amendement du paragraphe 5(3), pourriez-vous nous dire à quel cas vous songez lorsque vous employez les mots «pour assurer le fonctionnement sûr du chemin de fer»?

M. Kelley: Le chemin de fer constitue une entreprise industrielle ouverte. Si nous désignons les gares comme des sites historiques, nous inciterons les gens à les visiter. Il faut se poser des questions comme celles-ci: doit-on prévoir des aires de stationnement? Quel doit être l'accès à ces immeubles? Qu'est-ce qu'on permettra aux gens d'y faire? Si des trains doivent passer par ces gares, il faut naturellement songer aux questions de sécurité. Le projet de loi n'aborde pas ces questions. Nous pensons qu'il faut en tenir compte.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'aimerais poser une question supplémentaire. Que fera-t-on si une ligne de chemin de fer toujours en usage voisine une gare patrimoniale désaffectée? Faudra-t-il construire une barrière pour empêcher les enfants de rouler sous les trains?

M. Kelley: C'est une bonne question. Que doit-on faire? Il n'est pas question dans le projet de loi de permettre la visite de ces gares ce qui, naturellement, contredit la raison même de la désignation des gares patrimoniales. Il n'est pas dit dans ce projet de loi que ces gares doivent être ouvertes au public. Voilà un aspect du problème.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): On créerait alors un haut lieu patrimonial auquel personne n'aurait accès.

M. Kelley: Ce n'est naturellement pas l'objectif visé, mais cela soulève un certain nombre de problèmes. Que fera-t-on? Qui assumera les frais encourus? Pourquoi faudrait-il que ce soit nous? Voilà le problème.

Le président suppléant: M. Kelley, il peut arriver qu'un train de voyageurs traverse une gare à 80 milles à l'heure.

M. Kelley: Le point intéressant qu'on a soulevé, c'est qu'en désignant une gare, on en ferait un haut lieu patrimonial et on inciterait ainsi les gens à la visiter. Cette gare est maintenant désaffectée. Comme vous le savez, nous possédons notre propre force policière. Faudra-t-il continuer de patrouiller les environs

[*Text*]

have our own police force. Are we going to continue policing it, as we do or is someone else going to look after it?

Senator Robertson: I should like to ask a supplementary question. You would not exclude people from a national heritage property. You would have to remove it to another site if it were near tracks and presented danger. You would have to do something sensible with it. You could not board up the building and say to people that they could not come in. That is an extreme interpretation.

Mr. Kelley: The point is a very good one. If you are also developing that site, what kind of access are you going to provide? What will a developer do? None of this has been looked at.

Senator Robertson: You cannot put that in an act. It seems to me that you have to show common sense in the application of the act, as you do with other historical properties.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Many historic sites are—to go back to the expression I used previously—cheek by jowl to an active railway track. I believe many of us regard that as a fairly dangerous industrial site. I do not think the building at Antigonish is likely to be moved. One of the reasons it is a Canadian historical site is that Senator MacDonald used to use it.

Senator MacDonald (Halifax): I had a lot of revelations in that building.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Senator MacDonald would not want that moved, and yet it is relatively close to the track. I do not know what one would do there, but I am sure it would be designated.

Mr. Kelley: It obviously has to be insured.

Senator Doyle: The matter of protection and existing protection has been mentioned this morning, and what might happen if this act were delayed for another year. Could you tell me what existing protection there is, beyond what was available, at the time of the demolition of the West Toronto station? What is there now on paper and in effect that could prevent that from happening?

Dr. Cameron: Absolutely nothing, which is the purpose of the bill.

The Acting Chairman: If there are no further questions, this completes the hearing with officials from the Canadian National Railways.

I will now call on officials from VIA Rail. I have received a copy of the Algoma Central Railway brief in written form. What is your pleasure, honourable senators?

Senator Corbin: Mr. Chairman, may it be distributed to all members of the committee?

The Acting Chairman: Yes.

Mr. H.A. Porteous, Director, Government Relations and Issues Co-ordination, VIA Rail Canada: We would like to express our great appreciation for this opportunity to appear before you. As we indicated in the House of Commons com-

[*Traduction*]

de la gare comme nous le faisons actuellement? Quelqu'un d'autre le fera-t-il à notre place?

Le sénateur Robertson: Je désire poser une question supplémentaire. On ne peut pas empêcher les gens de visiter une gare patrimoniale. Il faudrait la déménager ailleurs si elle se trouvait près d'une voie ferrée présentant un danger. Ce n'est que raisonnable. On ne pourrait pas simplement condamner l'immeuble et empêcher les gens d'y accéder. Je crois qu'il s'agit d'une interprétation extrême.

M. Kelley: Vous soulevez un point très intéressant. Si vous mettez aussi l'endroit en valeur, comment y permettra-t-on l'accès? Que fera le promoteur? On n'a pas étudié cette question.

Le sénateur Robertson: On ne peut rien prévoir de tout cela dans la loi. Il faut l'appliquer en faisant preuve de bon sens, comme on le fait dans le cas d'autres édifices historiques.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Comme je l'ai dit tout à l'heure, de nombreux sites historiques sont situés tout près d'une voie ferrée ouverte à la circulation ferroviaire. Beaucoup d'entre nous considèrent que c'est assez dangereux. Je ne crois pas que la gare d'Antigonish sera déplacée. Une des raisons pour lesquelles elle est un site historique canadien est que le sénateur MacDonald la fréquentait.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai eu beaucoup de révélations dans cette gare.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le sénateur MacDonald ne voudrait pas qu'on la déplace et pourtant, elle est située relativement près de la voie ferrée. Je ne sais pas ce qu'on pourrait en faire, mais je suis certain qu'elle serait désignée.

M. Kelley: De toute évidence, elle devra être assurée.

Le sénateur Doyle: Nous avons parlé ce matin de la question de la protection éventuelle et de la protection actuelle des sites et de ce qui pourrait arriver si l'adoption du projet de loi était retardée d'une autre année. Pourriez-vous me dire quelle protection supplémentaire existe à l'heure actuelle en plus de celle qui était prévue au moment de la démolition de la gare de Toronto ouest? Quelle protection existe-t-il à l'heure actuelle qui pourrait empêcher que cela ne se reproduise ailleurs?

Mme Cameron: Absolument rien, ce qui explique la présentation du projet de loi.

Le président suppléant: S'il n'y a plus de questions, cela met fin aux témoignages des représentants du Canadien national.

J'appelle maintenant à la barre les représentants de VIA Rail. J'ai reçu une copie du mémoire d'*Algoma Central Railway*. Que désirez-vous que nous fassions, sénateurs?

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, les membres du comité en obtiendront-ils aussi des copies?

Le président suppléant: Oui.

M. H. A. Porteous, directeur des relations avec les gouvernements et de la coordination des démarches, VIA Rail Canada: Nous désirons d'abord vous remercier de l'occasion que vous nous avez donnée de témoigner devant vous. Comme

[*Text*]

mittee, we are in full support of the purpose of this bill. VIA Rail, we believe, has been one of the leaders—if not the leader—in the country in the preservation, restoration and maintenance of historic stations. We have devoted considerable sums of money and effort to the purpose of restoring those stations that we have. We only regret that we do not have more money to devote to that purpose. Certainly, as monies become available in the future, we will be allocating every effort that we can to this purpose.

We recognize that the bill has been greatly improved since it was introduced in the legislative committee in the House of Commons, and we appreciate those changes. We particularly appreciate the elements of ministerial discretion which have been incorporated into the bill, which will not require that every appeal from the public be submitted to the lengthy hearing process that had initially been envisaged.

However, we do have at least one serious remaining concern, and it may be, as Dr. Cameron has suggested, unfounded, and that is the administration of the bill. We believe that this legislation could impose very heavy regulatory obligations upon VIA and other railroads, a process which rather than expediting the renovation and maintenance of historic stations, might indeed get in the way of our maintaining and restoring these various stations.

CP has addressed the point through its concern with the word "alter" in section 5. Perhaps another way of getting at that would be in the definition section. Certainly we have no objection; in fact we would welcome the opportunity-, through the Minister of Environment, to consult, as we always do, with all interested parties when we intend major restoration or renovation that might conceivably impair the heritage nature or heritage features of stations.

When the third word in that triumvirate is added to the definition, "repair," we question its purpose. Presumably "repair" refers only to the daily maintenance of the station, where, if there is a leak in the roof we put on new shingles; if the paint is peeling, we paint the station; or if a floorboard is broken, we repaint the floorboard. Surely it is not the intention of the legislation to have the railroads submit to the minister every time an activity of this nature is undertaken.

Therefore we strongly recommend that the word "repair" be removed from the definition. We certainly could then live happily with this aspect of the bill.

I would like to point out one other area for which we do not have any resolution. We raised this point before the House of Commons Committee, and are not satisfied that we received an entirely satisfactory answer. It is: How does the current provision in this bill for consideration of heritage features square with concerns for official languages as enshrined in the legislation, or special needs?

[*Traduction*]

nous l'avons dit devant le comité de la Chambre des communes, nous appuyons inconditionnellement l'objet du projet de loi. À notre avis, VIA Rail a toujours été l'un des chefs de file, sinon le chef de file, au Canada pour ce qui est de la préservation, de la restauration et de l'entretien des gares historiques. Nous avons consacré des sommes considérables d'argent et de travail à la restauration de nos gares. Notre seul regret est de ne pas pouvoir nous permettre d'en faire plus. Ce qui est certain, c'est que nous continuerons dans cette voie dans la mesure de nos moyens.

Nous reconnaissons que le projet de loi a été considérablement amélioré depuis qu'il a été présenté au comité législatif de la Chambre des communes et nous sommes heureux de ces amendements. Nous sommes particulièrement heureux des pouvoirs discrétionnaires qui sont maintenant accordés au ministre; grâce à ces dispositions, il ne sera plus nécessaire d'étudier chaque appel du public dans le cadre des longues audiences qui avaient d'abord été prévues.

Cependant, au moins une de nos grandes préoccupations demeure; comme M. Cameron l'a laissé entendre, elle n'est peut-être pas fondée: il s'agit de l'administration de la loi. Nous croyons qu'elle pourrait imposer à VIA et à d'autres sociétés ferroviaires une réglementation très lourde qui pourrait nous forcer à limiter l'entretien et la restauration de ces gares historiques au lieu de les faciliter.

Les représentants du Canadien pacifique ont soulevé ce problème lorsqu'ils ont dit s'inquiéter du sens du terme «modifier», à l'article 5. Il serait peut-être possible de régler ce problème en amendant l'article des définitions. Nous n'y voyons aucune objection; en fait, nous serions heureux de pouvoir consulter, par l'intermédiaire du ministre de l'Environnement, toutes les parties intéressées, comme nous le faisons toujours, lorsque nous entendons procéder à des travaux de restauration ou de rénovation de grande envergure qui pourraient vraisemblablement altérer la nature ou les caractéristiques partimoniales des gares.

Nous nous interrogeons sur la raison pour laquelle on a ajouté à cette définition le troisième terme, c'est-à-dire «réparer». Nous présumons qu'il ne désigne que l'entretien quotidien de la gare: par exemple, réparer un toit qui fuit, repeindre la gare ou revernir les parquets abimés. Le projet de loi ne vise certainement pas à obliger les sociétés ferroviaires à en référer au ministre chaque fois qu'elles envisagent d'entreprendre des travaux de cette nature.

Par conséquent, nous recommandons de supprimer le terme «réparer» dans la définition. Le reste de la définition nous semble parfaitement acceptable.

Je voudrais souligner un autre problème qui est resté sans solution. Nous en avons parlé devant le comité de la Chambre des communes et nous ne sommes pas convaincus d'avoir reçu une réponse entièrement satisfaisante: comment le disposition actuelle du projet de loi relative à l'examen des caractéristiques patrimoniales est-elle conciliable avec les exigences prévues dans le projet de loi relativement aux langues officielles ou aux besoins spéciaux?

[*Text*]

Mr. Nantel, our director of property management, could talk to you in some detail about our concerns on this particular issue. Certainly, to take one small example, if we were to install escalators and elevators in the Toronto Union Station—which are long overdue and are required, we would be making significant repairs which will greatly change the nature of that station. If stairways are considered heritage features, this is a major innovation.

Perhaps the board, in its wisdom, would say, "Obviously, this is a required change which so outweighs this heritage feature that it should be permitted to go ahead." But one could project this on to many other items and imagine real conflicts between heritage preservation and adaptation for those with special needs.

For example, do you preserve heritage ticket counters, which are too high for people with wheelchairs to look over? Obviously, from an aesthetic and heritage point of view, they are an important element of the station, yet they are in obvious conflict with the legislation and aspirations of people with special needs.

In Quebec City where, as railway companies, we were not always as sensitive to the bilingual imperatives of the country, we have signs dating from the earlier portion of the century in English only. Obviously they are of significant heritage value but are in clear conflict with the law on official languages.

As Mr. Thacker suggested in the House of Commons, it is important to have a bill on heritage enshrined in the legislation so that these matters can be dealt with. However, we would feel more comfortable with the bill if this issue were addressed, and some indication had been given that the legislators had considered this problem and had given some sort of direction as to how these things would be traded off when it came to regulations and the quasi judicial processes involved.

We were pleased that the House of Commons committee recognized our concern about transfers between railway companies and that this matter is recognized in the bill. However, there was one other concern that we raised, and might have explained more effectively before the commons committee—namely, our dealings with municipalities.

We distributed to you our suggested second amendment, which questions the imposition of a regulatory process on the transfer of stations from the railways to municipalities, who presumably are the people most immediately concerned with the preservation of their heritage stations and, therefore, are least likely to be interested in demolishing or derogating from the heritage features of their station. We questioned whether a full application to the minister is required; and whether potential hearings are a requirement on this kind of issue, especially since the provinces, as Dr. Cameron has already discussed, have responsibility within their own spheres for heritage preservation. Municipalities are the creatures of the provinces.

[*Traduction*]

M. Nantel, notre directeur de la gestion de l'immobilier, pourrait vous exposer très clairement nos inquiétudes à ce sujet. Par exemple, si nous installions des escaliers mécaniques et des ascenseurs—qui font défaut depuis longtemps—à la Gare de l'Union de Toronto, nous devrions procéder à des travaux importants qui modifieraient considérablement le caractère de la gare. Il serait tout à fait nouveau que l'on considère les escaliers comme des caractéristiques patrimoniales.

Dans sa sagesse, la Commission jugerait peut-être que des rénovations nécessaires qui sont à ce point plus importantes qu'une caractéristique patrimoniale devraient être autorisées. Mais le même problème pourrait se poser dans beaucoup d'autres domaines et l'on peut facilement imaginer des incompatibilités graves entre la préservation des gares patrimoniales et leur adaptation en fonction des usagers présentant des besoins spéciaux.

Par exemple, doit-on préserver des guichets de nature patrimoniale qui sont trop élevés pour qu'une personne en fauteuil roulant puisse voir le guichetier? De toute évidence, d'un point de vue esthétique et patrimonial, ils constituent un élément important de la gare et, pourtant, ils entrent manifestement en conflit avec la loi et avec les aspirations de personnes ayant des besoins spéciaux.

À Québec, où les sociétés ferroviaires n'ont pas toujours été aussi à l'écoute des impératifs du bilinguisme dans le pays, on trouve des enseignes qui remontent à la première moitié du siècle et qui sont rédigés uniquement en anglais. De toute évidence, elles ont une grande valeur patrimoniale, mais elles entrent manifestement en conflit avec la Loi sur les langues officielles.

Comme M. Thacker l'a déclaré à la Chambre des communes, il importe d'adopter une loi visant à protéger les bâtiments partrimoniaux, afin de régler ces questions. Toutefois, nous serions plus favorables à ce projet de loi si l'on s'attaquait à ce problème et si l'on nous informait que les législateurs l'ont examiné et ont indiqué comment on abordera ces questions dans la réglementation et dans les formalités quasi judiciaires qui seront employées.

Nous sommes heureux que le comité de la Chambre des communes ait reconnu notre préoccupation au sujet des cessions entre sociétés ferroviaires et qu'on en tienne compte dans le projet de loi. Nous avons toutefois soulevé une autre préoccupation que nous aurions peut-être pu mieux expliquer devant le comité de la Chambre des communes; il s'agit des négociations que nous engageons avec les municipalités.

Nous vous avons remis le deuxième amendement que nous proposons, qui met en doute l'imposition d'une réglementation sur la cession de gares des sociétés ferroviaires aux municipalités, lesquelles, on le présume, sont les plus directement intéressées par la préservation de leurs gares patrimoniales et, par conséquent, sont probablement les moins désireuses d'assister à la destruction des caractéristiques patrimoniales de leurs gares ou à une dérogation de ces caractéristiques. Nous nous sommes demandés s'il y a lieu d'adresser une demande en bonne et due forme au ministre et de tenir des audiences sur ce genre de question, étant donné particulièrement que, comme M. Cameron l'a déjà mentionné, les provinces sont chargées de la pré-

[*Text*]

We recognize that the federal government has an interest in receiving adequate notice of our intention to transfer a station to a municipality that it might contact its provincial counterparts to ensure that the province is aware of this impending transfer, and will have an opportunity to take the necessary steps to ensure that the station is adequately protected; but we wonder whether it is the legislator's intent to impede transfer of stations from federal to provincial jurisdictions. If this is not the case, we would suggest that this amendment might significantly assist us in our dealings with municipalities, because they are our principal clients. We can cite many examples already, such as Orangedale and Antigonish, where we have transferred, or are in the process of transferring, historic stations to responsible municipal authorities.

With those thoughts, I will ask Mr. Nantel to tell you a bit about our operations.

M. Alain Nantel, Directeur de la gestion immobilière, VIA Rail Canada: Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais revenir sur une dimension importante qui a été soulevée par M. Porteus. C'est de faciliter autant que possible l'implication des municipalités dans la conservation du patrimoine de certaines gares.

Étant responsable et directeur de la gestion immobilière à VIA Rail, toutes mes expériences, et j'en ai eu plusieurs, ont d'une façon ou d'une autre impliqué les municipalités. Je pourrais vous citer l'exemple de la gare de St. Mary's en Ontario qui sera ouverte officiellement lundi prochain où c'est grâce à toutes fins pratiques, à l'initiative de la municipalité, et à des ententes qui ont été signées avec la municipalité que cette gare a été complètement restaurée dans son état original en protégeant toutes ses caractéristiques patrimoniales. Ce genre d'initiative, quant à moi, doit être encouragée.

Un autre exemple est celui d'Acton Vale au Québec, que vous connaissez peut-être, qui est une réussite absolument spectaculaire de conservation d'un bâtiment ferroviaire, d'une gare proprement dite que nous utilisons d'ailleurs puisque nous sous-louons de la municipalité la salle d'attente.

Je devrais peut-être mentionner la gare du Palais puisque c'est probablement une des réussites les plus spectaculaires. A toutes fins pratiques, comme vous le savez, la gare du Palais appartient à la ville de Québec. C'est grâce à un bail emphytéotique à long terme que VIA Rail a pu entreprendre des travaux majeurs de rénovation lesquels ont été faits évidemment en consultation avec la municipalité. Dans certains cas nous avons dû faire appel à Héritage Canada pour nous aider et nous conseiller sur certaines décisions qui étaient difficiles à prendre en matière d'aménagement de façon à conserver toutes les caractéristiques tant achitecturales que patrimoniales.

Je pourrais vous citer plusieurs autres exemples et je vous encourage d'aller voir la gare d'Halifax qui vient d'être complétée cet été qui, quant à moi, représente un succès de rénovation. Il faut bien comprendre que ces gares-làavaient été construites à l'époque où ces bâtiments étaient d'une qualité remarquable. Dans la mesure de nos moyens, financiers, tech-

[*Traduction*]

servation du patrimoine et que les municipalités appartiennent aux provinces.

Nous reconnaissons que le gouvernement fédéral veuille être officiellement avisé de notre intention de céder une gare à une municipalité, afin qu'il puisse communiquer avec son homologue provincial et s'assurer que la province est au courant de cette cession imminente, et qu'il puisse prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que la gare soit bien protégée, mais nous nous demandons si le législateur entend faire obstacle à la cession de gares du gouvernement fédéral aux provinces. Si tel n'est pas le cas, nous estimons que cet amendement pourrait nous être grandement utile dans nos négociations avec les municipalités, car elles constituent nos principaux clients. Nous pouvons déjà citer de nombreux exemples de municipalités, comme Orangedale et Antigonish, où nous avons cédé, ou sommes en voie de céder, des gares historiques aux autorités municipales responsables.

Sur ce, je demanderai à M. Nantel de vous entretenir un peu de nos activités.

Mr. Alain Nantel, Director of Property Management, VIA Rail Canada: With your permission, Mr. Chairman, I would like to return to an important point raised by Mr. Porteus: the idea of making it as easy as possible for municipalities to become involved in preserving the heritage of certain railway stations.

In my experience as Director of Property Management at VIA Rail, and I have considerable experience, municipalities have always been involved in one way or another. For example, there is the station in St. Mary's, Ontario, which will be officially opened next Monday. Essentially, it is as a result of the municipality's initiative and by means of agreements signed with the municipality that the station was fully restored to its original state and all its heritage features were protected. In my view, this type of initiative should be encouraged.

Another example is Acton Vale, Quebec. Perhaps you are familiar with it. It is a magnificent illustration of successful preservation of a railway building, an actual station, which we are using in fact since we are subletting the waiting room from the municipality.

I should perhaps mention the Palais station, since it is probably one of the most outstanding success stories. Essentially, as you know, the Palais station belongs to the City of Quebec. Under a long-term emphyteutic lease, VIA Rail undertook major renovations, which were carried out in consultation with the municipality, of course. In some cases, we had to call on Heritage Canada for assistance and advice with regard to certain difficult decisions that had to be made concerning facilities so as to preserve all the architectural and heritage features.

I could mention a number of other examples. I encourage you to visit the Halifax station, which was completed just this summer; the renovations are, in my opinion, excellent. It is important to note that those stations were constructed at a time when such buildings were of exceptional quality. In so far as our financial, technical and other resources allow, we are

[*Text*]

niques et autre, nous tentons de revenir à ce concept original tout en introduisant des éléments modernes de fonctionnement, ce que tout le monde doit reconnaître.

Donc, ce rôle des municipalités et l'amendement que l'on a suggéré, je crois, faciliteraient dans certains cas, je ne veux pas dire dans tous les cas, la conservation de certaines gares dont le caractère patrimonial mérite d'être conservé.

L'autre aspect qui a été brièvement touché c'est la question des réparations. Étant responsable de la gestion d'au-delà de 700 gares au pays, nous avons instauré un système d'entretien et d'inspections régulières qui doivent être faites pour voir dans quel état sont ces gares. Ces inspections ainsi que l'entretien nécessitent inévitablement des réparations. Des réparations qui doivent être faites pour s'assurer que le bâtiment demeure en bon état. Les réparations, quant à moi, devraient être faites avant que se présente un état d'urgence. Je pense qu'il est préférable, et tout le monde le sait, de réparer une toiture avant qu'elle commence à couler. A toutes fins pratiques, à ce moment-là, déjà les dégâts sont faits. On a eu plusieurs cas comme ceux-là.

On trouve dans le texte du projet de loi une définition de modifier qui inclut la notion de réparer. Je crois que ces réparations qui font partie du cycle normal d'entretien d'un bâtiment ne devraient pas être incluses dans cette définition. Par ailleurs, je reconnais fort bien que si une réparation nécéssite une modification majeure tel que, je pense, l'esprit de la définition veut bien l'entendre, qu'à ce moment-là ce n'est plus une réparation mineure ou quotidienne, ça devient une modification ou ça devient une restauration, une rénovation et à ce moment-là la définition s'applique. Ça nous laisserait, nous, le soin de faire ce que tout bon propriétaire doit faire ou suivant une définition du Code civil, tout bon père de famille c'est-à-dire de voir à ce que les bâtiments soient entretenus et le cas échéant que les réparations soient faites.

Je sais que le cas de Orangedale a été soulevé ce matin. Je tiens à vous dire, monsieur le sénateur, qu'en 1988 une entente a été conclue avec la municipalité. La gare, à toutes fins pratiques, va être louée à long terme à cette municipalité qui entend l'utiliser pour en faire un musée ainsi qu'une bibliothèque municipale. La participation de VIA Rail sera de l'ordre de 20,000$ pour restaurer la salle d'attente que nous allons continuer d'occuper.

Dans le cas de la gare d'Antigonish, l'an dernier nous avons investi 50,000$ pour restaurer l'extérieur et nous sommes actuellement en discussion avec un groupe soucieux de la conservation du patrimoine de cette gare.

J'aimerais faire comprendre aux honorable sénateurs que, quant à nous, il est préférable de négocier avec une municipalité. Une municipalité demeure une institution permanente. Plusieurs groupes peuvent avoir des intérêts de conservation du patrimoine, ce qui est fort louable, mais souvent et mon expérience me permet de le dire, ces groupes n'ont pas les moyens ni les ressources financières pour assumer ces responsabilités qui souvent sont énormes. Les coûts de restauration quand on veut y conserver l'intégrité patrimoniale ainsi que l'intégrité architectural souvent nécessitent des déboursés considérables. Donc notre cheminement normal c'est qu'à partir d'une pré-

[*Traduction*]

endeavouring to return to that original design while incorporating modern facilities; people should realize this.

Consequently, this role to be played by municipalities and the proposed amendment, I believe, would contribute, in some cases—I would not say all cases—to the preservation of stations whose heritage character ought to be preserved.

The other matter that was briefly touched upon was repairs. As we are responsible for the management of over 700 stations across the country, we have set up a system for maintenance and regular inspections, which must be carried out to determine what condition the stations are in. These inspections and maintenance inevitably entail repairs, which must be made in order to keep the building in good condition. In my view, the repairs should be done before they become urgent. I think it is better—and I'm sure everyone would agree- to repair a roof before it starts leaking. Essentially, at that point the damage is already done. We've had several such cases.

In the bill, the definition of the word "alter" includes "repair". I think repairs that are part of the normal maintenance cycle should not be included in this definition. However, I realize that when a repair requires a major alteration, which I believe is what the definition is intended to cover, it is no longer a minor or routine repair; it becomes an alteration or a restoration or a renovation, which is where the definition comes in. That would leave it to us, like any good landlord—or, as the Civil Code puts it, any good father—to ensure that the buildings are maintained and, when necessary, repaired.

I know the Orangedale case was mentioned this morning. I would like you to know, Senator, that an agreement was signed with the municipality in 1988. Essentially, the municipality will get the station under a long-term lease; it intends to use it as a museum and a municipal library. VIA Rail will contribute approximately $20,000 to restore the waiting room, which we will continue to use.

In the case of the Antigonish station, last year we spent $50,000 to restore the exterior, and we are currently negotiating with a group interested in preserving the station's heritage.

I would like to impress upon the Honourable Senators that we would prefer to negotiate with a municipality. Municipalities are permanent institutions. Many groups may be interested in heritage preservation, and that is highly commendable. In my experience, however, they often lack the means and financial resources to assume what is, in many cases, an enormous responsibility. The costs of restoration, involving preservation of the building's architectural and heritage integrity, are often substantial. Consequently, when we receive a submission from a group, our usual procedure is to approach the municipality and ultimately to conclude an agreement with

[*Text*]

sentation d'un groupe, on préfère canaliser cette préoccupation à la municipalité et nous, finalement, en arriver à une entente avec une municipalité pour protéger cette gare. Donc, dans ce cas-là les démarches sont déjà en cours. Je vous remercie, monsieur le président.

The Acting Chairman: Thank you very much, Mr. Nantel. Senator Stewart?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Nantel, as I understand the representation from VIA, the company would like to see an addition made to the bill which would add a new subsection. This would come after subsection 5(4), would be designated subsection 5(5) and would read as follows:

> Subsection (1) does not apply in respect of the sale, assignment, transfer or other disposition of a heritage railway station to a municipal authority, provided that the minister is given a 90-day notice.

In other words, the ordinary process set forth and required by the bill would not apply in a case where the transfer or assignment, et cetera, was being made to a municipal authority. Is that correct?

Mr. Nantel: Yes, it is.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): In other words, you think that the bill might have the effect of making it more difficult in the sense of prolonging the process, rather than expediting it?

Mr. Nantel: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Very well. Let us take the two cases that we have been talking about. In the case of Orangedale, you have actually negotiated with the municipal authority and that is a settled case; is that correct?

Mr. Nantel: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Therefore this bill does not apply to it. However, let us go to the Antigonish case. I gather from what we have just been told that you are actually in the process of making an arrangement with the Municipality of the Town of Antigonish. What would be the effect on that transaction if this bill were to become law within the next week? Would it interrupt the negotiation that is now in process, or is the negotiation so far along that it would not come under this new law?

M. Nantel: Je ne crois pas que ce soit une gare à caractère patrimonial pour le moment. Donc, si cette loi était adoptée dans les semaines qui viennent, personnellement n'ayant pas de classification, cette loi ne s'appliquerait pas et je poursuivrais mes négociations. C'est la façon dont je l'interprète.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Perhaps Dr. Cameron can help us with this matter: Surely this bill would open up the prospect of someone initiating its designation as a heritage station, and, in that case, all of the requirements of the legislation would apply to it. Is that not correct?

Dr. Cameron: First, if the bill is passed it will then have to be proclaimed, regulations written and criteria established. The board will then have to take into consideration nominations. In the meantime, since the companies will not have any

[*Traduction*]

it to protect the station. In that particular case, the process is already under way. Thank you, Mr. Chairman.

Le président suppléant: Monsieur Nantel, je vous remercie beaucoup. Sénateur Stewart?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur Nantel, si je comprends bien la demande de VIA, la société ferroviaire voudrait faire ajouter un nouveau paragraphe au projet de loi. Ce paragraphe 5(5) suivrait le paragraphe 5(4) et se lirait ainsi:

> Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'aliénation—notamment par vente ou cession—d'une gare ferroviaire patrimoniale à une autorité municipale, sauf si le ministre reçoit un préavis de 90 jours.

Autrement dit, le processus habituellement prévu dans le projet de loi ne s'appliquerait pas lorsque la gare serait cédée ou confiée à une autorité municipale. Est-ce exact?

M. Nantel: Oui, c'est exact.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): En d'autres mots, vous pensez que le projet de loi risque de compliquer les choses, c'est-à-dire de prolonger le processus au lieu de l'accélérer?

M. Nantel: C'est exact.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Très bien. Prenons les deux exemples dont nous avons parlé. Dans le cas d'Orangedale, vous avez effectivement négocié avec les autorités municipales et l'affaire est réglée, n'est-ce pas?

M. Nantel: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Par conséquent, le projet de loi ne s'applique pas à ce cas-là. Prenons maintenant le cas d'Antigonish. Si je comprends bien ce qu'on vient de nous dire, vous prenez actuellement des dispositions avec la municipalité d'Antigonish. Quelles seraient les conséquences sur cette transaction si le projet de loi était adopté d'ici la semaine prochaine? La négociation en cours serait-elle interrompue, ou est-elle si avancée qu'elle ne serait pas visée par la nouvelle loi?

Mr. Nantel: I don't believe that it is classified as a heritage station at present. Therefore, if the bill were adopted in the next few weeks, it would not apply to this station, since it does not enjoy a heritage designation. I would therefore continue my negotiations. That is my interpretation.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mme Cameron pourrait peut-être nous aider à répondre à cette question: le projet de loi permettra certainement à quelqu'un de désigner cette gare comme étant une gare patrimoniale et, dans ce cas, toutes les dispositions de la loi s'y appliqueraient. Nest-ce pas exact?

Mme Cameron: Tout d'abord, si le projet de loi est adopté, il faudra alors le proclamer, rédiger son règlement d'application et établir des critères. Ensuite, la Commission devra tenir compte des désignations proposées. Entre temps, comme les

[*Text*]

railway stations as per the definition contained in the bill, they will proceed as they have been proceeding.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It seems to me that you are ducking my question. Let us say that the negotiation now in process takes some time while, on the other hand, the various steps which you mention take place quite rapidly—as I assume you would urge. It may well be that the proclamation will be in effect before the negotiation with the town has been completed. What happens in that case? Will the bill apply? If there is a recommendation that that case be considered for designation, will the bill apply or does this particular negotiation escape?

Dr. Cameron: No, assuming that the provisions of the bill are in place and the board can proceed to recommend to the minister the designation of heritage railway stations; also assuming that the Antigonish station becomes a heritage railway station. You will notice that the outside timeframe under which the station can be included, in terms of making a recommendation, is six months from the time the company makes an application to the time that the final decision is rendered. In the case of a sympathetic municipality and the plight of a station, a solution is in the interests of all of us who are concerned about heritage. I do not see why the department would be a bottleneck. We would have every interest in expediting the process in order to ensure that one more station was well looked after.

Senator Doyle: Are any of the buildings, for which you have responsibility at the present time, offering pinball machines as a source of entertainment for people waiting for trains?

Mr. Nantel: To my knowledge, none of the stations that we control or manage has that kind of equipment.

Senator Doyle: Then the question is not for you, and I shall try to plant it elsewhere. There are whole sections of other railway stations that are now filled with pinball machines, and I wonder if the alterations to accommodate these machines were considered as maintenance, repair, renovation or as frigging a heritage purpose?

My second question has to do with the protection of the public and who takes care of stations that are not in use today. A question was raised just a moment ago as to what might happen with trains whizzing by unattended platforms. Are all of the platforms for which you are responsible tended 24 hours of the day?

Mr. Nantel: No, definitely not.

Senator Doyle: Are they attended during the period when the trains are coming or going?

M. Nantel: Non, on a un service au moment de l'arrivée et du départ des trains mais pas durant 24 heures.

Senator Doyle: It is my recollection from being around railways stations, particularly in smaller communities—namely, that there was a set time when the railway station functioned.

[*Traduction*]

sociétés ferroviaires ne possèderont aucune gare ferroviaire conforme à la définition figurant dans le projet de loi, elles procèderont comme à l'accoutumée.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il me semble que vous éludez ma question. Présumons que la négociation en cours prenne un certain temps, alors que les diverses démarches que vous mentionnez se fassent très rapidement—et je présume que vous insisterez là-dessus. Il est fort possible que la loi soit proclamée avant la fin de la négociation avec la mnuicipalité. Qu'arivera-t-il en pareil cas? Le projet de loi s'appliquera-t-il? Si l'on recommande que cette gare soit désignée gare patrimoniale, le projet de loi s'appliquera-t-il ou cette négociation en particulier y sera-t-elle soustraite?

Mme Cameron: Non, si l'on présume que les dispositions du projet de loi seront en vigueur et que la Commission pourra recommander au ministre de désigner des gares ferroviaires patrimoniales, et si l'on présume en outre que la gare d'Antigonish deviendra une gare ferroviaire patrimoniale. Pour ce qui est de la recommandation, vous remarquerez que le délai prévu pour désigner la gare est de six mois à partir du moment où la société présente une demande et celui où la décision finale est rendue. Si une municipalité est favorable à ce projet et désire qu'on règle le sort d'une gare ferroviaire, tous ceux d'entre nous que le patrimoine préoccupe ont intérêt à trouver une solution. Je ne vois pas pourquoi le ministère retarderait les choses. Nous avons tout intérêt à accélérer le processus de façon à ce qu'on protège adéquatement une gare de plus.

Le sénateur Doyle: Parmi les bâtiments dont vous êtes actuellement chargés, y en a-t-il qui contiennent des billards électriques destinés à divertir les voyageurs qui attendent le train?

M. Nantel: À ma connaissance, aucune des gares dont nous assumons le contrôle ou la gestion est doté de ce genre d'appareils.

Le sénateur Doyle: Ma question ne s'adresse donc pas à vous; j'essaierai de l'adresser à quelqu'un d'autre. Dans d'autres gares ferroviaires, des sections entières contiennent actuellement des billards électriques; je me demande si les modifications qu'on y a apportées pour installer ces appareils ont été considérées comme des travaux d'entretien, de réparation, de rénovation, ou comme un obstacle à l'objectif qui consiste à préserver des bâtiments patrimoniaux?

Ma deuxième question a trait à la protection du public. J'aimerais savoir qui s'occupe des gares désaffectées. On vient tout juste d'évoquer ce qui pourrait se produire quand des trains filent à toute allure le long des quais non surveillés. Est-ce que tous les quais de gare dont vous avez la responsabilité sont surveillés 24 heures sur 24?

M. Nantel: Non, certainement pas.

Le sénateur Doyle: Sont-ils surveillés aux heures où les trains circulent?

Mr. Nantel: No, service is provided when the trains arrive and depart, but not around the clock.

Le sénateur Doyle: Je me souviens, pour avoir fréquenté les gares, et surtout celles des petites villes, que les gares fonctionnaient pendant une période donnée de la journée. Après quoi,

[*Text*]

The telegrapher would then go home for the night and they would close the doors, and we kids could go out and play "train", which is what we did. It was great fun. We grew up around trains. So what we are really talking about is whether or not that one station building will be attended for part of the day.

The Acting Chairman: If there are no further questions, that completes the testimony of Via Rail Canada, and, on behalf of the committee, I thank the witnesses.

The next witnesses are officials from Heritage Canada.

Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations, Heritage Canada Foundation: Thank you, Mr. Chairman. The Heritage Canada Foundation is pleased to appear before the Senate Committee on Transport and Communications to speak to Bill C-205. As the principal national, volunteer, non-profit organization concerned with our built environment, Heritage Canada has been seeking a solution to the probliem of protecting important, early railway stations since 1973.

Since 1982, however, this problem has had a high priority for our organization. The demolition of the West Toronto CP station in November 1982 riveted the attention of our own members as well as municipalities, provincial governments and concerned citizens across Canada. The biggest lesson that we learned from the West Toronto fiasco was that federal legislative action was essential to prevent future incidents of this kind.

Mr. Chairman and members of this committee, Bill C-205 gives us hope for the future of this exceptionally important class of heritage buildings, or what survives of it. Why do Canadians want this legislation? As Heritage Canada has stated many times, good will alone will not protect Canada's heritage railway stations. We see the strength of the bill precisely as its explanatory note states: that it provides "efficient mechanisms that would allow concerned citizens to make timely objections to the alteration, removal or demolition of railway stations of historical or cultural value and to ensure their conservation in the public interest." Thus, Bill C-205 is entirely consistent with heritage legislation adopted by provincial and municipal jurisdictions in Canada during the past 20 years. Today, nearly all identified heritage property in Canada, both public and private, is eligible for some form of legislated protection. Until now, however, the railway stations have remained an obvious exception. Municipalities and provinces alike have attempted to protect railway stations through heritage legislation, but the railway companies have successfully argued that these laws are *ultra vires*, because the railway companies are regulated federally.

[*Traduction*]

le télégraphiste rentrait chez lui et on fermait les portes; nous, les enfants, nous pouvions sortir et jouer au train, ce que nous nous empressions de faire. Nous avions beaucoup de plaisir. Nous avons grandi à l'ombre des trains. Nous voulons savoir si cette gare sera surveillée une partie de la journée.

Le président suppléant: Comme vous n'avez pas d'autres questions à poser aux représentants de Via Rail Canada, je les remercie au nom du Comité.

Les témoins suivants sont des représentants de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine.

M. Douglas Franklin, directeur, Relations avec le gouvernement et les entreprises, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine: Merci, monsieur le président. La Fondation canadienne pour la protection du patrimoine comparaît avec plaisir devant le Comité sénatorial des transports et des communications qui étudie le projet de loi C-205. En tant que principale oragnisme national, bénévole et sans but lucratif qui s'occupe du cadre bâti, la Fondation canadienen pour la protection du patrimoine cherche depuis 1973 une solution au problème que pose la protection d'importantes anciennes gares de trains.

Depuis 1982, toutefois, le problème est devenu une véritable priorité pour nous. La démolition de la gare du Canadien Pacifique dans l'ouest de Toronto en novembre 1982 a attiré l'attention de nos propres membres ainsi que des autorités municipales et provinciales et des citoyens de tout le Canada. La grande leçon que nous avons tirée de la bévue commise dans l'Ouest de Toronto, c'est que le gouvernement fédéral doit absolument adopter une mesure législative pour éviter que des incidents de ce genre se reproduisent.

Monsieur le président, membres du Comité, le projet de loi C-205 nous permet d'avoir confiance en l'avenir réservé à cette catégorie exceptionnellement importante d'immeubles patrimoniaux, ou de ce qu'il en reste. Pourquoi les Canadiens veulent-ils de ce texte de loi? Comme les représentants de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine l'ont souvent répété, la bonne volonté ne suffit pas pour protéger les gares patrimoniales du Canada. L'intérêt du projet de loi réside précisément dans sa note explicative où l'on dit qu'il «vise à mettre à la disposition des citoyens intéressés des mécanismes efficaces leur permettant d'exprimer leur opposition à la modification, l'enlèvement ou la démolition des gares ferroviaires présentant une valeur historique et culturelle ainsi qu'à assurer la conservation de ces gares dans l'intérêt du public». Le projet de loi C-205 correspond parfaitement à l'esprit des lois sur le patrimoine adoptées par les provinces et les municipalités canadiennes au cours des vingt dernières années. Aujourd'hui, presque tous les immeubles considérés comme ayant une valeur patrimoniale, qu'ils soient publics ou privés, peuvent bénéficier d'une certaine protection aux termes de la législation. Jusqu'à maintenant, toutefois, les gares ferroviaires ont manifestement fait exception. Les municipalités et les provinces ont bien tenté de protéger les gares patrimoniales au moyen de textes de loi sur la protection du patrimoine, mais les compagnies de chemins de fer ont soutenu avec succès que ces

[*Text*]

When a railway company makes an application to demolish a structure, formerly to the Canadian Transport Commission and now to the National Transportation Agency, the response by the federal regulatory body is based on criteria relating to railroading. The decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated April 28, 1983, in the matter of the demoliton of the West Toronto CP station, provides documentary evidence that existing regulations do not address heritage matters. Although five of the 13 witnesses in this case appeared before the Railway Transport Committee to speak about the heritage value of the West Toronto Station, their testimony amounted to nothing. In its 41-page decision the RTC dismissed all of this testimony in one sentence. The problem continues to this day. The National Transportation Agency has neither the mandate nor the expertise to evaluate the possible heritage value of a building. We believe that Bill C-205 successfully addresses this problem.

Another regrettable situation occurs very often when the railway companies agree to sell a redundant station but, at the same time, insist that the station be moved. This presents a fundamental problem, because moving a heritage building nearly always destroys its context. It is also expensive and, as in the case of the Dundas station in 1987, moving can also cause the destruction of the building. Bill C-205 also speaks to this important preservation issue. In fact, any proposed change to the fabric of a railway station, such as replacing doors or windows, or erecting signage, must be done in compliance with Bill C-205. This measure relating to proposed changes to a station is again wholly consistent with heritage legislation at every jurisdictional level and throughout the entire country.

One of the most appealing aspects of Bill C-205 is that it calls for the participation of interested citizens through public meetings to be held by the Historic Sites and Monuments Board of Canada. This provision will enable the people in a community where the demolition of a station is under consideration to voice their views, as they are now able to do regarding other heritage buildings.

It has been argued that designating a station as a heritage structure will be economically injurious and will restrict the property rights of the owner. On the contrary, during 20 years in Canada, the process of heritage designation has proven over and over again to enhance the value of buildings. Moreover, designated heritage structures become eligible for funding from a variety of public and private sources to assist in the renovation.

[*Traduction*]

lois étaient anticonstitutionnelles parce que les compagnies de chemins de fer étaient régies par le gouvernement fédéral.

Quand une compagnie de chemins de fer présente une demande pour démolir une installation, demande qu'on présentait autrefois à la Commission canadienne des transports et maintenant à l'Office national des transports, la réponse de l'organisme de réglementation fédéral repose sur des critères relatifs à l'entreprise ferroviaire. La décision du Comité des transports par chemins de fer de la Commission canadienne des transports datée du 28 avril 1983, au sujet de la démolition de la gare du CP de l'ouest de Toronto montre concrètement que la réglementation existante ne tient pas compte de la protection du patrimoine. Bien que cinq des treize témoins aient comparu devant le Comité des transports par chemin de fer pour parler de la valeur patrimoniale de la gare de Toronto ouest, leur témoignage n'a servi à rien. Dans son rapport de 41 pages, le Comité les a tous rejetés en une phrase. Donc, le problème existe toujours. L'Office national des transports n'a ni le mandat ni les compétences pour déterminer la valeur patrimoniale d'un édifice. Nous croyons que le projet de loi C-205 permettra de résoudre ce problème.

Par ailleurs, nous nous retrouvons souvent dans une situation qui pourrait avoir des conséquences regrettables. En effet, lorsque les compagnies de chemin de fer acceptent de vendre une gare qui ne sert plus, elles insistent souvent pour que celle-ci soit déplacée. Cette condition pose évidemment un problème majeur, parce que le déménagement d'un édifice patrimonial détruit presque toujours le milieu qui l'entoure. De plus, un tel déménagement coûte très cher et peut, comme ce fut le cas avec la gare de Dundas en 1987, occasionner la destruction de l'édifice. Le projet de loi C-205 aborde également cette importante question. De fait, toute modification à la structure d'une gare ferroviaire, qu'il s'agisse de remplacer des portes ou des fenêtres ou de modifier la signalisation, doit être apportée conformément au projet de loi C-205. Cette mesure est encore une fois tout à fait conforme aux lois et règlements qui concernent le patrimoine à tous les niveaux de compétence et dans tout le pays.

Le projet de loi C-205 est tout particulièrement intéressant parce qu'il prévoit que les personnes intéressées pourront participer à des réunions publiques organisées par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Cette disposition permettra aux habitants d'une communauté où se trouve une gare susceptible d'être démolie de faire connaître leur opinion à ce sujet comme ils peuvent déjà le faire pour d'autres édifices patrimoniaux.

Certaines personnes ont affirmé que le fait de désigner un édifice comme gare patrimoniale pourrait être préjudiciable sur le plan économique et restreindrait les droits du propriétaire. Tout au contraire! En vingt ans d'existence, le processus canadien de désignation de lieux et monuments historiques a maintes fois permis d'augmenter la valeur des édifices désignés. En outre, les propriétaires des édifices patrimoniaux désignés qui désirent rénover ceux-ci peuvent obtenir un financement de diverses sources privées et publiques.

[*Text*]

Before concluding, I would like to raise several issues that were addressed this morning by CP, CN and VIA. I believe they merit our attention.

Mr. Kelley raised the case of safety, danger and public usage of buildings. I should like to point out, however, that in several cases former CN stations have had public uses. The buildings have been recycled. I would refer to the St. Croix, New Brunswick library which is four metres from an operating line. We have documented other cases.

Certainly, safety is an important consideration, but I believe—and this phrase has been used over and over again this morning—that common sense will dictate and that certain provisions can be brought in so that the health and wellbeing of the public can be protected while maintaining the fabric of the building.

On behalf of CN, Mr. Kelley also raised the question: Why has the railway industry been singled out? Doctor Cameron emphasized that, while stations may be commemmorated by the federal government, they cannot be designated under current legislation or lack of it.

We were pleasantly surprised this morning when we heard from the witnesses representing CP Rail that they now believe the railway should have the option to transfer redundant structures to some public authority to look after them after they are no longer used for railway purposes. As part of its consultation with railway companies going back some eight years, Heritage Canada actually proposed the idea of this public authority which was alluded to earlier. We proposed a holding company which would take responsibility for redundant stations.

I should tell you, though, that in 1983, Mr. Allison, who was at that time Vice President of CP Rail, wrote to us and rejected that possibility which would have been a very good opportunity to work in a collaborative fashion. On that basis, over the years, we and members of the heritage community across Canada have worked toward a legislative solution to this problem, bearing in mind that there are many complexities, but that the basic framework of Bill C-205 is necessary. It grew out of the current dilemma which was, of course, highlighted by the West Toronto demolition in 1982 which indicated that there was a gap in the accountability in this country for the protection of this particular class of building. That is why Bill C-205 is so important.

Another smaller point, which I would like to raise and which was addressed as an issue by CP Rail, is that they referred to the Historic Sites and Monuments Board as a regulatory authority. That is not the case. That board is an advisory council; it is not a regulatory authority. Again, the act specifies that the Minister of the Environment has the authority both to designate and to give the final answers as to what shall be done in the case of an application to change, alter, demolish, etcetera, a heritage building.

With those points, I would like to conclude the formal part of our presentation by saying, Mr. Chairman and members of

[*Traduction*]

Avant de conclure, j'aimerais aborder plusieurs questions soulevées ce matin par le CP, le CN et VIA Rail et qui, selon moi, méritent qu'on s'y attarde.

M. Kelley a parlé de la sécurité et de l'utilisation publique des édifices désignés ainsi que des dangers qu'ils présentent. J'aimerais souligner que, dans bien des cas, les anciennes gares du CN avaient déjà été utilisées par le public. Ces édifices ont depuis été renovés. Je pourrais citer l'exemple de la bibliothèque de Ste-Croix, au Nouveau-Brunswick, qui est située à quatre mètres d'une voie de chemin de fer encore en opération. Nous pourrions vous donner d'autres exemples du même genre.

La sécurité est sûrement une question importante. Je crois toutefois, et cet espoir a été formulé à de nombreuses reprises ce matin, que le bon sens l'emportera et que certaines dispositions pourront être introduites afin de protéger la santé et le bien-être du public tout en conservant la structure des édifices.

Au nom du CN, M. Kelley a également demandé pourquoi on avait fait une distinction pour l'industrie ferroviaire. Mme Cameron a souligné que les lois actuelles ne permettaient pas de désigner les gares ferroviaires comme édifices patrimoniaux, bien que le gouvernement fédéral puisse déclarer qu'il s'agit d'édifices commémoratifs.

Nous avons été heureux d'apprendre ce matin des représentants de CP Rail que celle-ci croit maintenant que les compagnies de chemin de fer devraient pouvoir remettre les édifices qui ne servent plus aux autorités publiques pour que celles-ci s'en occupent. Il y a près de 8 ans, dans le cadre de ses consultations avec les compgnies de chemin de fer, la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine avait formulé cette proposition. Nous avions en effet proposé qu'une société de portefeuille s'occupe des gares désafectées.

Et pourtant en 1983, M. Allison, qui était alors vice-président de CP Rail, nous écrivait pour nous indiquer que la compagnie rejetait une proposition qui nous aurait permis de travailler en collaboration avec elle. En conséquence, nous tentons, depuis des années de concert avec les Canadiens voués à la protection du patrimoine, de trouver une solution législative à ce problème, n'oubliant jamais que la question est très complexe mais que le fondement sur lequel repose le projet de loi C-205 est esentiel. L'importance de celui-ci est d'ailleurs apparue lorsque la gare de Toronto ouest a été démolie en 1982 indiquant ainsi qu'on avait oublié de protéger ce type d'édifices.

J'aimerais faire une autre petite remarque concernant une observation formulée par les représentants de CP Rail. Ils ont en effet mentionné que la Commission des lieux et monuments historiques du Canada avait un pouvoir de réglementation, ce qui n'est pas le cas. Cette commission agit en tant que conseil consultatif et non comme organisme de réglementation. Je répète que, selon le projet de loi, le ministre de l'Environnement a le pouvoir de désigner et de rendre une décision définitive lorsqu'une compagnie de chemin de fer a demandé l'autorisation de modifier ou de démolir un édifice patrimonial.

Monsieur le président et membres du Comité, j'aimerais conclure la partie officielle de notre exposé en soulignant qu'il

[*Text*]

the committee, there is every evidence that this bill will be put into immediate use as soon as it is proclaimed. All Canadians who care about their heritage await that moment with great anticipation. On their behalf, we ask you to ensure that this legislation be implemented very soon.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): There appears to be substantial agreement among the witnesses so far as to the desirability of the purpose or intention of the bill. We were told that by the representatives of Canadian Pacific Railway, CN and VIA.

The problem seems to focus on certain proposed amendments. VIA proposes an amendment which would say that subsection (1) would not apply in respect of the sale, assignment or transfer or other disposition of a heritage railway station to a municipal authority, provided that the minister is given 90-days notice. Canadian Pacific then proposed the removal of the word "alter" from subsection 5(1) paragraph (*a*) and subsection 6(*a*). CN proposed two changes, one to clause 4 which would require consultation by the minister with the affected railway and one to subclause 5(3) to which they suggested we insert the words " . . . or to ensure the safe operation of the railway."

Do you have any objection to any one of those amendments?

Mr. Franklin: We believe that the bill, as it stands, is tenable, credible and workable. We entirely concur with what Mr. Taylor said, which is that if the bill were implemented in its current form, if hypothetical problems did materialize down the road, the legislation could be changed.

It is also important to recognize that there is a regulatory aspect. The regulations provided for under the act, we believe, will satisfy many of the particular concerns of the railway companies, and that is the whole reason why we feel it is important to have that body of regulations, as well as the criteria that were mentioned a while ago to prepare for the actual designation of railway stations.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Let us take these proposed amendments which, I must confess, seemed reasonably attractive to me. What is your objection to the proposed amendment put forward by VIA which would exempt situations in which a municipal authority, such as the one involved in Antigonish, is going ahead and making what seems to be an acceptable arrangement. Why do you object to this proposed amendment?

Mr. Franklin: We believe that it is simply unnecessary. Unless I heard incorrectly this morning, I believe the witnesses addressed their points as minor concerns. We feel that the bill, as it stands, could work very effectively. We have heard a lot about hypothetical cases, but we do not see any evidence that these would actually come to pass.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The future is always hypothetical. It is hypothetical that we will be alive tomorrow; so let us forget that word. We are talking about real situations which people involved in this business think are worth trying to anticipate. You seem to be saying, "Let's not

[*Traduction*]

y a tout lieu de croire que ce projet de loi servira dès son adoption. Tous les Canadiens qui s'intéressent au patrimoine attendent ce moment avec impatience. En leur nom, nous vous demandons de veiller à ce que le projet de loi soit adopté très rapidement.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Les témoins semblent s'entendre pour dire que le but et l'intention du projet de loi sont louables. C'est en tout cas ce que nous ont dit les représentants de CP Rail, du CN et de VIA Rail.

Les témoins ne s'entendent toutefois pas sur certains des amendements qui ont été proposés. VIA propose un amendement en vertu duquel le paragraphe (1) ne s'appliquerait pas à la vente, à la cession, au transfert ou à un autre mode d'aliénation d'une gare ferroviaire patrimoniale à une autorité municipale, du moment que le ministre reçoit un avis d'opposition dans les 90 jours. Puis le Canadien Pacifique a proposé que le mot «modifier» soit retranché du paragraphe 5(1) et de l'article 6. Le CN a proposé, quant à lui, deux changements, l'un à l'article 4 qui obligerait le ministre à consulter la compagnie de chemin de fer touchée et un autre au paragraphe 5(3) auquel il est proposé d'ajouter les mots suivants: « . . . ou pour assurer le fonctionnement sécuritaire d'un chemin de fer.»

Y a-t-il des objections à l'un de ces amendements?

M. Franklin: Selon nous, ce projet de loi dans sa forme actuelle est acceptable, crédible et réaliste. Nous sommes entièrement d'accord avec ce que M. Taylor a dit, à savoir que si ce projet de loi était appliqué dans sa forme actuelle, et qu'aucun problème ne surgissait en cours de route, la loi pourrait être modifiée.

Il importe aussi de reconnaître l'aspect réglementaire. Le Règlement prévu par la loi répondra, croyons-nous, à un grand nombre des préoccupations des compagnies de chemin de fer et c'est justement la raison pour laquelle, à notre avis, il importe d'avoir un tel ensemble règlementaire ainsi que des critères qui ont été mentionnés il y a quelque temps afin de pouvoir se préparer à la désignation des gares ferroviaires.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Considérons ces divers amendements qui, je l'avoue, me parraissaient raisonnablement intéressants. En quoi vous objectez-vous à celui proposé par VIA et qui créerait des situations d'exception lorsqu'une autorité municipale, comme celle d'Antigonish, va de l'avant en vue de conclure ce qui semble être un arrangement acceptable. Qu'avez-vous contre cet amendement?

M. Franklin: À notre avis il est tout simplement inutile. J'ai peut-être mal entendu ce matin, mais je crois que les témoins ont estimé qu'il s'agissait de points mineurs. Nous croyons que ce projet de loi, tel quel, serait très efficace. Il a beaucoup été question de cas hypothétiques, mais nous n'avons aucune preuve qu'ils se produiraient.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): L'avenir est toujours hypothétique. Nous ne savons même pas si nous serons en vie demain, alors oublions ce mot. Nous parlons de situations réelles qu'il vaut la peine d'essayer d'anticiper, selon les gens travaillant dans ce secteur. Vous semblez dire: «Ne

[*Text*]

try to anticipate anything. Let's just put our heads down and push ahead." I am asking you: Do you have a specific objection to that proposed amendment?

M. Jacques Dalibard, Directeur général, Héritage Canada: Oui monsieur le président nous nous opposons à cet amendement parce que nous estimons qu'il n'est pas nécessaire. Nous estimons que le projet de loi tel que présenté n'empêche pas, justement, ces transferts. C'est à l'avantage de toute la communauté de la conservation du patrimoine d'encourager justement ces transferts. De la façon dont le projet de loi est présenté, cela n'empêche pas du tout ces transferts.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Let us then deal with the amendment proposed by CP which would delete the word "alter" in subclause 5(1) paragraph (*a*) and subclause (6)(*a*). Do you have a substantial objection to that? I am using the word "substantial" and I am not referring to the procedural objection. Why would you want the word "alter" in those sections of the act?

M. Dalibard: Monsieur le président, toute altération à un bâtiment a le potentiel de le détruire. Je crois qu'il est nécessaire de réaliser qu'il faut se servir du bon sens. Donc la préoccupation de VIA avec le mot «modifier», c'est que ça les empêcherait de faire les réparations usuelles.

Je ne pense pas que l'esprit de la loi avait pour but d'empêcher les réparations usuelles. Mais une altération peut être très significative. Cela peut détruire tout le bâtiment. Nous estimons justement que ce mot «altération» est absolument capital dans le texte de la loi.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Coming to the amendments proposed by CN, surely you would not object to the amendment on substantive grounds that the minister would be required to have consultation with the affected railway?

Mr. Dalibard: No.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That would be an acceptable amendment?

Senator MacDonald (Halifax): That would be an acceptable observation.

M. Dalibard: Monsieur le président, c'est une observation acceptable. Je ne crois pas que cela soit nécessaire dans la législation présente.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Let us come to the second amendment put forward by Canadian National. They would have what is now clause 5(3) changed so that it would read:

> Subsection (1) does not apply in respect of the alteration of a heritage railway station or of any of the station's heritage features when the alteration is made in response to an emergency situation or to ensure the safe operation of the railway.

The words "or to ensure the safe operation of the railway" are what they would have added to that clause. Do you have any substantive objection to the addition of those words?

[*Traduction*]

chercons pas à anticiper quoi que ce soit. Fermons les yeux et allons de l'avant». Je vous demande: avez-vous une objection précise à l'amendement proposé?

Mr. Jacques Dalibard, Director General, Heritage Canada: Yes, Mr. Chairman, we are opposed to this amendment because we feel it is unwarranted. We feel that the bill, as it now stands, does in fact provide for these kinds of transfers. It is to the advantage of the entire heritage conservation community to encourage transfers of this nature. These are possible, given the present wording of the bill.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Examinons donc l'amendement proposé par le CP visant à supprimer le mot «modifier» du paragraphe 5(1) et de l'article 6. Avez-vous une objection de fond à cela? J'utilise l'expression «de fond» parce que je ne renvoie pas une objection de procédure. Pourquoi voulez-vous que le mot «modifier» figure dans ces parties de la loi?

Mr. Dalibard: Mr. Chairman, alterations of any nature to a building can potentially destroy it. In my opinion, we must rely on common sense. VIA is concerned that the word "alter" would prevent them from making the usual repairs.

I do not think that the bill was intended to put a stop everyday repairs. However, alterations can result in significant changes that can destroy the features of a building. We feel the term "alteration" is in fact crucial to the text of the bill.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): En ce qui concerne maintenant les amendements proposés par le CN, je suis sûr que vous ne vous opposeriez pas à l'amendement de fond voulant que le ministre soit tenu de consulter le chemin de fer concerné?

M. Dalibard: Non.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Cet amendement serait acceptable?

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est une observation acceptable.

Mr. Dalibard: Mr. Chairman, that's a valid observation. However, I do not think that this amendment is required.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui. Venons-en au deuxième amendement proposé par le Canadien National. Il voudrait que le paragraphe 5(3) soit modifié de la manière suivante:

> Le paragraphe (1) ne vise pas la modification d'une gare ferroviaire patrimoniale ou de telle de ses caractéristiques patrimoniales, découlant d'une situation d'urgence ou visant à assurer le fonctionnement sécuritaire du chemin de fer.

Ils veulent donc que l'on ajoute «ou visant à assurer le fonctionnement sécuritaire du chemin de fer» à cet article. Avez-vous des objections de fond contre cet ajout?

[*Text*]

M. Dalibard: Monsieur le président, elle n'est pas nécessaire parce que cela est déjà couvert par les règlements de la Commission des transports.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Thank you, Mr. Chairman.

Senator Robertson: Do you know how many railway stations now designated as heritage stations are still being used as railway stations around the country?

Mr. Franklin: If I understand your question, Senator Robertson, you would like to know how many designated heritage stations there are?

Senator Robertson: Yes. How many have been designated heritage railway stations but are not vacant and are still being used?

Mr. Franklin: The actual number of early railway stations?

Senator Robertson: Yes.

Mr. Franklin: Because, of course, railway stations can be designated under existing procedures. There are the Commemorated Railway Stations that come under the Historic Sites and Monuments Board. Then there are all those early railway stations that have been identified as historic buildings through the Canadian Inventory of Historic Buildings. It is difficult for us to put an exact number to it. The last survey that was done over the period of approximately a year by the Canadian Inventory of Historic Buildings, under the direction of Dr. Cameron, leads us to believe that there are many hundreds of buildings that would still come within the federal purview, and that must be considered as having heritage or historic value.

Senator Robertson: Are they still being used as railway stations?

Mr. Franklin: Yes.

Senator Robertson: That is interesting. What happens now when a building is designated, whether it is a railway station or an historic property? For example, coming back to the money question, what happens if the owner does not want it but no one will pick it up? After a time lapse, what do you do with it if nobody wants it, if no one has the money, if the municipality will not develop it or if the local historical society does not have the funds to pursue it?

Mr. Franklin: The practice varies from one part of Canada to the other because jurisdictions are different; but the bottom line is that if a designated heritage building is unwanted, there already are existing avenues open to the owner of the building to demolish or remove it.

Senator Robertson: Would that apply here?

Mr. Franklin: Well, the CTC has been administering such avenues of approach for many years; in fact, for decades. Presumably, they would continue to apply as they have. One of the strengths of this bill is that it dovetails with the Railway Act and closes that gap of accountability.

[*Traduction*]

Mr. Dalibard: It is unecessary, Mr. Chairman, because it is already covered by the Transport Commission's regulations.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Merci, monsieur le Président.

Le sénateur Robertson: Savez-vous combien il y a de gares ferroviaires désignées à l'heure actuelle comme patrimoniales et qui sont encore utilisées comme gares dans le pays?

M. Franklin: Si je comprends bien votre question, sénatrice Robertson, vous voulez savoir combien il y a de gares ferroviaires désignées.

Le sénateur Robertson: Oui. Combien de gares ont été désignées mais sont encore utilisées?

M. Franklin: Le nombre exact de gares ferroviaires patrimoniales?

Le sénateur Robertson: Oui.

M. Franklin: Parce que, bien entendu, les gares ferroviaires peuvent être désignées aux termes des procédures existantes. Il y a les gares ferroviaires commémoratives qui relèvent de la Commission des sites et des monuments historiques. Puis il y a ces gares ferroviaires anciennes qui ont été recensées comme édifices historiques dans l'Inventaire canadien des édifices historiques. Il nous est difficile d'en établir le nombre exact. Les derniers relevés effectués sur une période d'environ un an par le Dr Cameron, responsable de l'Inventaire, nous portent à croire qu'il y a plusieurs centaines d'édifices qui pourraient encore relever du fédéral et qui devraient être considérés comme ayant une valeur historique ou patrimoniale.

Le sénateur Robertson: Sont-ils encore utilisés comme gares ferroviaires?

M. Franklin: Oui.

Le sénateur Robertson: C'est intéressant. Que se passe-t-il lorsqu'un édifice est désigné, qu'il s'agisse d'une gare ferroviaire ou d'une propriété historique? Par exemple, pour revenir à la question d'argent, que se passe-t-il si le propriétaire n'en veut pas et que personne ne l'achète? Après un certain moment, qu'en faites-vous si personne n'en veut ou si personne n'a l'argent, ou encore si la municipalité ne veut pas le mettre en valeur et que la société historique locale n'a pas les fonds nécessaires pour assumer ce projet?

M. Franklin: L'usage varie d'une région à l'autre du Canada en raison des contextes juridiques différents, mais, en fin de compte, si un édifice désigné comme patrimonial n'est pas désiré, certaines dispositions en vigueur permettent aux propriétaires de le faire démolir ou déménager.

Le sénateur Robertson: Cela s'appliquerait-il dans notre cas?

M. Franklin: Eh bien, la CTC adopte cette solution depuis de nombreuses années, en fait depuis des décennies. Ces dispositions continueraient présumément à s'appliquer. Un des points forts de ce projet de loi est qu'il s'harmonise à la Loi sur les chemins de fer et comble justement cette lacune.

[*Text*]

Senator Robertson: Thank you. That answers the money question that seemed to have been floating around earlier.

The Acting Chairman: Senator David?

Le sénateur David: Je pense que j'ai trouvé une réponse. Il s'agit de la différence entre le français et l'anglais. Quand on revenait à la notion de réparation, je la trouvais dans le texte français sous le mot

> «modifier» effectuer un changement quelconque, notamment restaurer, rénover ou réparer

et en regardant à gauche il n'y a absolument rien. Il fallait revenir tout au haut du paragraphe pour trouver cette définition dans un autre chapitre qui s'appelle «alter» ou «modifier».

Je me demande pourquoi on a de la difficulté à mettre les mêmes mots en anglais et en en français aux mêmes endroits.

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, je peux répondre à ce commentaire. Les textes des projets de loi sont maintenant rédigés indépendamment par deux équipes au ministère de la Justice. Une équipe rédige le texte en langue anglaise et une autre équipe rédige le texte en langue française.

Évidemment ils ne font pas ça en étant tout à fait isolés. Les deux équipes se consultent. Le français est rédigé selon les pratiques et le génie de la langue française. C'est la raison pour laquelle vous ne trouverez pas les paragraphes correspondants à l'opposé de l'une ou l'autre version.

Le sénateur David: Monsieur le président, je ne trouve pas cette façon de procéder géniale puisque vous parlez de génie, lorsqu'il s'agit de retrouver des textes qui ne correspondent pas aux mêmes paragraphes.

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, allez le dire au ministère de la Justice. Il y a une façon de rédiger le texte français qui est tout à fait différente de la langue anglaise. On suit ainsi le génie de chaque langue. Je ne suis pas ici pour défendre le ministère de la Justice. Je vous dis ce que l'on m'a répondu lorsque j'ai fait le même commentaire que vous ce matin.

Le sénateur David: Monsieur le président, je ne comprends pas du tout où se pose le problème de mettre par exemple «alter» et «modifier» au premier paragraphe de l'article 2 dans la loi alors que «modifié» est au cinquième paragraphe dans la version française.

En tout cas, je crois que cette discussion n'intéresse pas nos témoins. J'avoue cependant que j'ai eu une certaine difficulté à retrouver ce dont un témoin parlait parce que je ne le retrouvais qu'en français sans pouvoir le retrouver en anglais.

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, la réponse à cela c'est que les définitions d'interprétation sont données selon la séquence dans laquelle elles apparaissent dans le corps du projet de loi.

Dans le texte anglais, le mot arrive plus tôt. Dans le texte français, il arrive plus tard. Il est mis dans l'ordre d'apparition dans le texte de loi. Alors je ne fais que vous rapporter ce qu'on m'a déjà dit.

Le sénateur David: Monsieur le président, je pense que c'est par ordre alphabétique en plus.

The Acting Chairman: Senator Davey?

[*Traduction*]

Le sénateur Robertson: Merci. Cela répond à la question d'argent qui semblait flotter dans l'air antérieurement.

Le président suppléant: Sénateur David?

Senator David: I think I have an answer. There is some difference in the presentation of the French and the English texts. In the French version, the concept of repairs is found under the word «modifier», defined as

> «effectuer un changement quelconque, notamment restaurer, rénover ou réparer».

No English equivalent is given immediately opposite. You have to go all the way back to the top of the page to find the English definition under "alter".

Why is it so difficult to follow the same order for both the French and English definitions?

Senator Corbin: I think I can answer that question. Bills are now drafted by two separate teams of draftsmen at the Department of Justice. One team drafts an English version, while a second team drafts a French version.

This is not to say that no consultation of any kind takes place. The two teams do consult each other. The French version is drafted in a style that reflects the customs and genius of the French language. That explains why corresponding paragraphs do not appear directly opposite one another.

Senator David: I don't find that very ingenius, Mr. Chairman, when paragraphs do not correspond to one another.

Senator Corbin: Well then, let the Justice Department know how you feel. There is a procedure for drafting the French text and it is completely different than the one followed for drafting the English version. Each language has its own unique features. I am not here to defend the Justice Department. I'm only telling you what I was told when I made the same comment as you this morning.

Senator David: Mr. Chairman, I fail to see why it would be a problem to provide a definition of "modifier" immediately opposite "alter" in section 2 of the bill. Right now, the definition is given in the fifth or sixth paragraph of the French version.

In any event, I don't think this discussion is of interest to our witnesses. I will admit, however, that I had some difficulty finding an excerpt referred to by a witness. I could find it in the French version, but not in the English one.

Senator Corbin: Mr. Chairman, the reason for that is that the definitions are given in the order in which the terms appear in the text.

In the English version, the word appears sooner. In the French version, it appears later. It all depends on the order of appearance, or so I was informed.

Senator David: I think the terms are also listed in alphabetical order, Mr. Chairman.

Le président suppléant: Sénateur Davey?

[*Text*]

Senator Davey: Mr. Chairman, there have been a lot of references here to New Brunswick and Nova Scotia. I would like to make reference to Toronto because I remember well the demolition of the West Toronto CP Station. I remember the outcry and the anguish, particularly of the Mayor of Toronto, Arthur Eggleton, who indeed is still the mayor. I have a very simple question. Would that demolition not have taken place had this legislation been in place?

Mr. Franklin: The question is a simple one, but the answer, from our standpoint, is complex. I say that because, in reviewing the history of that particular site, the City of Toronto had three or four meetings with CP Rail. The discussions were arranged in order come up with a use for that building, including that of a farmers' market; and while those discussions were taking place, CP Rail applied to demolish the building. It seems to me that a decision at one time was made by the company to follow a certain course of action, and at that point the public was left out of the decision.

The agenda for CP Rail, as we were told by witnesses who appeared for CP Rail at the CTC hearings following the demolition of that station, was to proceed very quickly to fulfil what it felt was an obligation to modify that trackage to allow for the GO Train. The City of Toronto, on the other hand, wanted to work with its community groups. When Mr. Eggleton was a city alderman, he was charged with the specific responsibility of collaborating with community groups and local associations to find a sympathetic use for that building.

I mention that because we have heard of splendid and meaningful collaboration with the community, but the fact remains that the overwhelming majority of the citizens of that community wanted that building saved on heritage grounds. Even after the fact, when the CTC reviewed the case after the building was demolished, the CTC admitted that it did not have the jurisdiction to consider that matter. The fact remains, of course, that the demolition took place and there were many repercussions. That matter is still before the courts, and evidently six years later that matter still has not been resolved.

But I will say that that single demolition caused more people in the heritage community in Canada, and many people in west Toronto—and particularly the MP at the time, Mr. Jesse Flis—to courageously jump in immediately and propose this particular bill.

I do not believe there is a straightforward response to that question. At one point CP Rail withdrew its application to demolish the building and then turned around and demolished it. So CP Rail will have to answer for itself.

Senator Davey: So the answer is neither "yes" nor "no". You are saying that this legislation would not have prevented that from happening.

Perhaps Dr. Cameron could comment on that. I find it distressing to think that we could have this legislation, which I am inclined to support, but then realize that it might not prevent that kind of demolition taking place.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, that case has not yet been decided. I suppose the answer to the question

[*Traduction*]

Le sénateur Davey: Monsieur le président, il a beaucoup été question du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. J'aimerais parler de Toronto parce que je me souviens bien de la démolition de la Gare du CP à West Toronto. Je me souviens des cris et de l'angoisse, surtout du maire de Toronto, Arthur Eggleton, qui est encore maire de cette ville. Ma question est très simple. Si cette loi avait été en vigueur, cette démolition aurait-elle été évitée?

M. Franklin: La question est peut-être simple, mais la réponse, de notre point de vue, est complexe. Je le dis parce qu'en examinant ce qui s'est passé dans ce cas-là, la ville de Toronto a rencontré trois ou quatre fois CP Rail pour discuter d'une utilisation future de cet édifice, incluant la possibilité de le transformer en marché agricole. Alors même que ces discussions avaient lieu, CP Rail a fait une demande de démolition de l'édifice. Il me semble qu'à un moment donné la compagnie a dû décider d'adopter une ligne de conduite et qu'à partir de ce moment-là le public n'a plus rien eu à dire.

Selon ce que nous ont dit des témoins qui ont comparu pour le CP Rail lors des audiences de la CTC consécutives à la démolition de la gare, le calendrier de la CP Rail était d'exécuter très rapidement ce qui lui parassait être une obligation de modifier ce parcours au profit du train de banlieue. La ville de Toronto, de son côté, voulait travailler avec ses groupes communautaires. Lorsque M. Eggleton était échevin, il avait été chargé de trouver, en collaboration avec ces groupes et les associations locales, une utilisation heureuse de cet édifice.

Je le mentionne parce qu'il a été question de collaboration splendide et signifiante avec la collectivité, mais il n'en demeure pas moins que la très grande majorité des citoyens de cette collectivité souhaitaient que cet édifice soit préservé pour des motifs patrimoniaux. Même après coup—lorsque la CTC a réexaminé le cas une fois l'édifice démoli—la CTC a admis qu'elle n'était pas habilitée à examiner la question. Il n'en demeure pas moins que la démolition a eu lieu et qu'elle a provoqué de nombreuses répercussions. Le dossier est encore devant les tribunaux et, six ans plus tard, n'est pas encore réglé.

Je dirais que cette seule démolition a amené un plus grand nombre de personnes s'intéressant au patrimoine au Canada et beaucoup de personnes dans l'ouest de Toronto, et particulièrement le député de l'époque, M. Jesse Flis, à prendre immédiatement position avec courage et à proposer ce projet de loi.

Je ne crois pas qu'on puisse répondre directement à cette question. À un moment donné, CP Rail a retiré sa demande de démolition, puis s'est ravisé et a démoli la gare. CP Rail devra donc en répondre lui-même.

Le sénateur Davey: La réponse n'est donc ni «oui» ni «non». Vous dites que cette loi n'aurait pas empêché cela de se produire.

Le Dr Cameron pourrait se prononcer à ce sujet. Je trouve désolant de penser que nous pourrions avoir une loi comme celle-ci, que je suis porté à appuyer, mais qu'il faudrait me rendre au fait qu'elle serait impuissante à empêcher ce genre de démolition.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, cette affaire n'est pas encore réglée. Je suppose que la réponse

[*Text*]

is, "No, because everybody can break the law." The point is that CP Rail is up for violation of a federal statute, and that has nothing to do with heritage.

Senator Davey: But my question, surely, is a legitimate one: Had this legislation been in place, could the demolition have been prevented?

M. Dalibard: Monsieur le président, on ne peut pas empêcher une compagnie d'ignorer la loi. La compagnie du Canadien Pacifique a ignoré la loi en cette matière. Que ce soit n'importe quelle loi, qu'elle protège le patrimoine ou qu'elle régisse les chemins de fer, si la compagnie ignore la loi, personne ne peut rien faire.

The Acting Chairman: Dr. Cameron, have you any comment?

Dr. Cameron: Mr. Chairman, I would add that subclause 5(2) states:

> Any railway company that contravenes subsection (1)—

which is to demolish without authorization:

> —is guilty of an offence and liable to a fine of not less than $50,000 and not more than $1,000,000.

That is the law that would be in place.

Senator Adams: What if a developer wanted to buy a railway station that was in a small town so that he could develop the property, and the heritage people said he could not touch it? Where do you go from there? What would happen if the municipality said that it could not afford to demolish or renovate it, and, in the meantime, a developer proposed to buy it?

Mr. Franklin: Actually we do not see any particular problem there. As we see it, the important thing about this bill is that it provides an orderly procedure of review. Of course, owners of private property in Canada work on many presumptions. We are only suggesting that this orderly process be consistent with the process of designating heritage buildings that have been used by the private sector for many years. This is also consistent with zoning regulations and a variety of other rules and regulations whereby the owner of a property is somewhat limited in what he can do with a property and when he can do it.

The fact that heritage as an explicit matter cannot be dealt with through existing laws and regulations, has frustrated communities, particularly at the grass roots level, where in some cases they have active heritage advisory committees and active municipal councils. Unfortunately, railway stations are in a class of their own and cannot be touched. Citizens feel very frustrated, and there may be some very good ideas that could come forward. We have a listing of 60 uses for redundant railway stations, such as community centres, libraries, service club centres and day-care centres. Many are used today for those purposes. We believe that is in keeping with what the citizens of Canada want.

[*Traduction*]

à la question est: «Non, parce que tout le monde peut enfreindre la loi.» En réalité, CP Rail a violé une loi fédérale, ce qui n'a rien à faire avec le patrimoine.

Le sénateur Davey: Mais ma question est certainement légitime: si cette loi avait été en vigueur aurait-elle pu empêcher la démolition?

Mr. Dalibard: Mr. Chairman, we cannot stop a company from ignoring the legislation. Canadian Pacific has disregarded the law in this area. Regardless of the nature of the legislation, whether it be designed to protect heritage railway stations or some other thing, if a company disregards the legislation, there is nothing anyone can do.

Le président suppléant: Mme Cameron, avez-vous quelque chose à ajouter?

Mme Cameron: Monsieur le président, j'ajouterais que le paragraphe 5(2) stipule:

> Toute compagnie de chemin de fer qui contrevient au paragraphe (1) . . .

c'est-à-dire de démolir sans autorisation:

> . . . commet une infraction et est passible d'une amende minimale de 50 000 $ et maximale de 1 000 000 $.

Ça c'est la loi qui serait en vigueur.

Le sénateur Adams: Qu'en est-il si un promoteur désire acheter une gare ferroviaire dans une petite ville pour mettre la propriété en valeur, mais que les défenseurs du patrimoine refusent qu'il y touche? Que faire dans un tel cas? Et qu'arriverait-il si la municipalité disait qu'elle n'avait pas les moyens de la démolir ou de la rénover et qu'entre-temps un promoteur proposait de l'acheter?

M. Franklin: En fait, cela ne pose pas de problème particulier. Selon nous, ce projet de loi a ceci d'important qu'il comporte une procédure ordonnée d'examen. Certes, les propriétaires privés au Canada agissent sur de nombreuses hypothèses. Nous ne faisons que préciser que cette procédure ordonnée soit conforme au processus de désignation des édifices patrimoniaux que le secteur privé utilise depuis de nombreuses années. Ce qui est également conforme aux règlements de zonage et à divers autres règles et règlements en vertu desquels un propriétaire n'a pas toute liberté de faire ce qu'il veut avec sa propriété, ni quand il le veut.

Le fait que les questions du patrimoine ne puissent en tant que telles être réglées à l'aide des lois et règlements existants a été une source de frustration pour de nombreuses collectivités, surtout pour des citoyens de la base qui, dans certains cas, ont formé d'actifs comités consultatifs sur le patrimoine et qui sont représentés par des conseils municipaux actifs. Malheureusement, les gares ferroviaires sont dans une classe à part et ne peuvent être touchées. Les citoyens sont très frustrés, car ils estiment que de très bonnes idées pourraient être proposées. Nous avons une liste de 60 utilisations possibles pour les gares ferroviaires en trop, qui peuvent par exemple servir de centres communautaires, de bibliothèques, de centres de clubs sociaux ou de garderies. Beaucoup servent à ces fins aujourd'hui. Nous croyons que cela correspond à ce que les citoyens du Canada désirent.

[*Text*]

Senator Adams: Is there some way in which a municipality could buy other properties that are considered heritage properties?

Mr. Franklin: These buildings have been sold to non-profit organizations, municipalities and commercial firms. Every case is different. In one case a station was sold to a ski resort, and in another case a station was sold to a non-profit day-care centre. The buildings have been successfully recycled in this way.

The Acting Chairman: On behalf of the committee, thank Mr. Franklin and Mr. Dalibard for their presentation.

I have been advised by the clerk to bring to the attention of the committee two discrepancies in the English and French versions of the bill. I will ask Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel, to deal with those discrepancies.

Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel, The Senate of Canada: Mr. Chairman, before I address myself to that point, I should like to come back to the question asked by Senator Davey.

If this bill becomes law, any particular railway station would first have to be designated by the minister before it would be subject to the provisions of the act. So theoretically any demolition could take place prior to the designation being made by the minister. The definition section says:

> . . . "heritage railway station" means any railway station designated by the Minister on the recommendation of the Board.

So those steps have to be pursued before it would become subject to the act.

On the question of the discrepancies between the two versions that were noted by the committee at its last meeting, I have a letter that was sent to the Director General of the National Historic Parks and Sites Directorate by a legislative counsel in the Department of Justice stating that the discrepancies in this bill could be corrected through the Miscellaneous Statute Law Amendment program. In other words, if the bill is passed by the Senate without being amended, the Department of Justice would be prepared to include the necessary corrections in the next Miscellaneous Statute Law Amendment Bill. Such a bill is expected to be tabled this fall; so, in my opinion, this amounts to an undertaking on the part of the government to delay the bringing into force of this act until the amendments are in place.

Senator Corbin: Is the French or English versions at fault?

Mr. du Plessis: Apparently there was an amendment proposed in the House of Commons, when this bill was at the committee stage that corrected the English version only. There was no French version equivalent of the amendment. The problem arises in clauses 4 and 7 of the bill.

Senator Corbin: Are we to understand that "Governor in Council" was changed to "Board", but the French version was not changed?

Mr. du Plessis: That is correct, senator. It was not changed.

[*Traduction*]

Le sénateur Adams: Y a-t-il une façon pour une municipalité d'acheter d'autres propriétés considérées comme ayant une valeur patrimoniale?

M. Franklin: Ces édifices ont été vendus à des organisations à but non lucratif, à des municipalités et à des firmes commerciales. Chaque cas est différent. Dans un cas, une gare a été vendue à une station de ski, dans un autre à un centre de garderie sans but lucratif. Le recyclage de ces édifices a été réussi de cette façon.

Le président suppléant: Au nom du Comité, je remercie MM. Franklin et Dalibard pour leur exposé.

Le greffier me demande d'attirer l'attention du Comité sur deux divergences dans les versions anglaise et française du projet de loi. Je demanderais à M. Raymond du Plessis, légiste et conseiller parlementaire, de nous les présenter.

M. Raymond du Plessis, légiste et conseiller parlementaire du Sénat du Canada: Monsieur le président, avant de m'exécuter, je voudrais revenir à la question du sénateur Davey.

Si ce projet de loi devient loi, toute gare ferroviaire aurait d'abord à être désignée par le ministre avant d'être assujettie aux dispositions de la loi. Théoriquement, donc, elle pourrait être démolie avant d'être ainsi désignée par le ministre. L'article de définition stipule:

> . . . «gare ferroviaire patrimoniale» Gare désignée par le ministre, sur recommandation de la Commission, comme gare ferroviaire patrimoniale . . .

Cette démarche doit donc avoir été faite avant que la loi s'applique à une gare.

Pour ce qui est de la divergence entre les deux versions relevée par le Comité à sa dernière réunion, j'ai ici une lettre qui était addressée au directeur général de la Direction des parcs et des sites historiques nationaux par le conseil législatif du ministère de la justice dans laquelle il est dit que les divergences repérées dans ce projet de loi pourraient être corrigées dans le cadre du programme courant des lois correctives. En d'autres termes, si le projet de loi est adopté par le Sénat, le ministère de la Justice serait disposé à effectuer les corrections requises dans la prochaine loi corrective. Ce projet de loi devrait être déposé cette automne; il y aurait donc une entente avec le gouvernement pour qu'il retarde l'entrée en vigueur de la loi qui nous occupe jusqu'à l'adoption des amendements.

Le sénateur Corbin: Est-ce la version française ou la version anglaise qui est fautive?

M. du Plessis: À l'étape de l'étude ce projet de loi en comité à la Chambre des communes, un amendement a apparamment été proposé mais ne corrigeait que la version anglaise. Il n'y avait pas de version française correspondante. Le problème se pose à l'article 4 du projet de loi.

Le sénateur Corbin: Devons-nous comprendre que «gouverneur en conseil» est devenu «Commission», mais que la version française n'a pas été changée?

M. du Plessis: Effectivement.

[*Text*]

Senator Corbin: Was there no amendment presented?

Mr. du Plessis: Apparently there was not.

Senator Corbin: Why not?

Mr. du Plessis: I have no idea.

Senator Corbin: That was done in the House of Commons?

Mr. du Plessis: Yes.

Senator Corbin: What about the other one?

Mr. du Plessis: We have the same problem there.

Senator Corbin: The same problem arose. They changed the English but did not change the French.

Mr. du Plessis: That is correct.

Senator Corbin: That is what happens when you pass bills in 20 minutes over there. That only justifies the need for a second house I suppose.

The Acting Chairman: Are there any further questions? This completes the hearing on Bill C-205, An Act to protect the heritage railway stations. Shall I report the bill today?

Senator Robertson: Mr. Chairman, I would report the bill without amendment, although we have some concerns. We could then give the bill an opportunity to work for a couple of years, and, if it subsequently caused problems, it could be returned to us for amendment. I would make that motion.

The Acting Chairman: Is it agreed?

Senator Corbin: To what are we agreeing?

The Acting Chairman: To report the bill today.

Senator Corbin: Without amendment?

The Acting Chairman: Without amendment. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Carried. The meeting is adjourned until the call of the Chair.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur Corbin: Aucun amendement n'a-t-il été présenté?

M. du Plessis: Apparemment non.

Le sénateur Corbin: Pourquoi pas?

M. du Plessis: Je n'en sais rien.

Le sénateur Corbin: Cela a été fait à la Chambre des communes?

M. du Plessis: Oui.

Le sénateur Corbin: Qu'en est-il de l'autre?

M. du Plessis: C'est le même problème.

Le sénateur Corbin: Le même problème s'est posé? On a modifié l'anglais mais pas le français.

M. du Plessis: C'est exact.

Le sénateur Corbin: C'est ce qui arrive quand des projets de loi sont adoptés en 20 minutes à l'autre endroit. Ce qui ne fait que justifier le besoin d'une deuxième Chambre, je suppose.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions? Cela complète donc l'audience sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales. En ferai-je rapport aujourd'hui?

Le sénateur Robertson: Monsieur le président, je ferais rapport du projet de loi sans amendement, bien que nous ayons quelques inquiétudes à son sujet. Nous pourrions permettre que cette loi s'applique pendant quelques années et, si elle causait des problèmes, elle pourrait toujours nous être envoyée pour modification. J'en fais la motion.

Le président suppléant: Est-on d'accord?

Le sénateur Corbin: À quoi donnons-nous notre accord?

Le président suppléant: Au fait de faire rapport aujourd'hui.

Le sénateur Corbin: Sans amendement?

Le président suppléant: Sans amendement. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Adopté. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le Comité ajourne ses travaux.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Gordon Taylor, MP.

From the Department of Environment:

Mrs. Christina Cameron, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service.

From Canadian Pacific Railway:

Mr. Dennis Apedaile, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs;

Mr. Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs;

Mr. H. C. Wendlandt, General Solicitor.

From Canadian National Railways:

Mr. W. T. Kelley, Director, Public Affairs.

From VIA Rail Canada:

Mr. Hugh Porteous, Director, Government Relations and Coordination of Special Projects;

Mr. Alain Nantel, Director, Real Estate Management.

From Heritage Canada:

Mr. Jacques Dalibard, Director General;

Mr. Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations.

M. Gordon Taylor, député.

Du ministère de l'Environnement:

Mme Christina Cameron, directeur général, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux.

Du Canadien pacifique:

M. Dennis Apedaile, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrielles;

M. Raymond L. O'Meara, directeur, Affaires réglementaires;

M. H. C. Wendlandt, solliciteur général.

Du Canadien national:

M. W. T. Kelley, directeur, Affaires publiques.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. Hugh Porteous, directeur, Relations avec les gouvernements et Coordination des stratégies spéciales;

M. Alain Nantel, directeur, Gestion immobilière.

De la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:

M. Jacques Dalibard, directeur général;

M. Douglas Franklin, directeur, Relations internes et gouvernementales.

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

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

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-88

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

INDEX

OF PROCEEDINGS

(*Issues Nos. 1 to 35 inclusive*)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1988

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(*Fascicules nos 1 à 35 inclusivement*)

29461–1

Prepared by

Elaine Slone,

Information and Technical Services Branch,

LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé par

Elaine Slone,

Direction de l'information et des services techniques,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on Transport and Communications
2nd Session, 33rd Parliament, 1986-88

INDEX

(Issues 1-35 inclusive)

ACOA
See
Atlantic Canada Opportunities Agency

ANERA
See
Asian-North American Eastbound Rate Agreement

Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings
See
Bill C-19

Act respecting national transportation
See
Bill C-18

Act to amend the Radio Act
See
Bill C-3, subject-matter

Act to amend the Railway Act
See
Bill C-4, subject-matter

Adams, Brock, Senator (United States)
Speech *re* deregulation and safety, **18:**9, 21

Adams, Hon. Willie, Senator (Northwest Territories)
Bill C-18
Air Transport Association of Canada, **22:**72
Airlines, mergers, **22:**75-6
Effect on rates, **21:**71-2
Airlines, safety record, comparison Canada, U.S., **22:**14-5
Arctic, mining, **21:**62
CIL, relationship with shippers, **17:**18-9
CN Rail, effect on jobs, **17:**55
Iron Ore Company, **22:**44-5
Motion, **24:**10
Motor vehicles, shipment, methods, **17:**69-70
Northern air service, **15:**20-2; **22:**74-5
Fares, **21:**29-30, 77
Northern Transportation Company Limited, **16:**24
NTA, regional representation, **16:**23
Railways
Effect on competitiveness, **22:**67-8
Effect on employees, **21:**60-1
Transport 2000, **22:**58-9
Wabush Mines, **22:**69-70
Witnesses, **14:**14-5
Bill C-19
Trucking, northern Canada, regulation, **15:**50-2
Winter roads, maintenance, **15:**53
Witnesses, **14:**14-5
Bill C-21, subject-matter, **5:**17; **11:**21
Bill C-205, **35:**45, 46

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des Transports et des communications
2e session, 33e législature, 1986-1988

INDEX

(Fascicules 1-35 inclusivement)

ACFPC
Voir
Association canadienne des fabricants de produits chimiques

ACPPP
Voir
Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers

AMC
Voir
Association médicale canadienne

ANERA
Voir
Asian-North American Eastbound Rate Agreement

APA
Voir
Agence des perspectives de l'Atlantique

Accord de libre-échange entre le Canada et les Etats-Unis
Cabotage, répercussions
Compagnies de transport maritime, **27:**9
Vraquiers, nombre, **27:**10
Restriction quantitative, invocation pour limiter l'importation de navires américains, **27:**9, 12

Adams, M. Brock, sénateur (Etats-Unis)
Discours, déréglementation, sécurité, lien, **18:**9, 21

Adams, honorable Willie, sénateur (Territoires du Nord-Ouest)
Bill C-18
Arctique, exploitation minière, **21:**62
Association du transport aérien du Canada, **22:**72
Chemins de fer
Compétitivité, répercussions, **22:**67-8
Personnel, répercussions, **21:**60-1
CIL, relations avec expéditeurs, **17:**18-9
CN Rail, répercussions, emplois, **17:**55
Compagnie Iron Ore, **22:**44-5
Motion, **24:**10
ONT, représentation régionale, **16:**23
Service aérien dans le nord, **15:**20-2; **22:**74-5
Tarifs, **21:**29-30, 77
Société des transports du nord, **16:**24
Témoins, **14:**14-5
Transport 2000, **22:**58-9
Transporteurs aériens, fusions, **22:**75-6
Tarifs, répercussions, **21:**71-2
Transporteurs aériens, tradition de sécurité, comparaison, Canada, E.-U., **22:**14-5
Véhicles, expédition, mode, **17:**69-70
Wabush Mines, **22:**69-70
Bill C-19
Camionnage, nord canadien, réglementation, **15:**50-2

Addiction Research Foundation
Drug testing
Detection avoidance, methods, **32:**37
Two-level method, paper on, **31:**32
Drug use, statistics, **32:**36
See also
Railways — Drug and alcohol abuse, employee assistance programs
Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry

Aeronautics Act
Air cushion vehicles, **4:**13
Operating certificate, requirements, **19:**24
Physicians, obligation to report, legal consequences, **31:**16-7
Safety amendments, passed June, 1985, **19:**7
Section 5.5, CMA, involvement, **31:**8

Air Atlantic
Flights offered, **15:**18

Air Canada
Collective agreement, new rates and salary ladder, **21:**22
DC-9, incident, Cincinnati, **19:**37-8
Historical background, **21:**67
Privatization, ministers opinion, **15:**26-7
Service to remote regions, lack of, **21:**67

Air Canada Act, 1977
Profitability, freedom to choose routes, provisions, **21:**67

Air Nova
Air freight, commitments, **15:**19

Air transport
Airspace, air traffic control environment, explanation, **22:**21
Industry
Accidents
Factors, **22:**15
Fatalities, 1986, numbers, **19:**39
Investigations, improvements, **22:**19
Small aircraft, causes, **22:**17
Air traffic controllers, mistakes, relation to work load, **22:**18
Arctic routes, airfares, anomalies, **21:**29, 77
Aviation activity, Canada, U.S., comparison, **22:**15-6
Deregulation
Air services, north of 55, designated area
New carriers, entry, regulation, **21:**75
Line, reasons, **21:**73-4
Beginning
Background, **19:**8; **22:**7
Ministerial policy statement, **22:**70, 79-80
Effects
Affiliation, smaller carriers with larger carriers, **19:**34
Commuters, regionals, increase, prediction, **19:**43
Concentration, **21:**11, 28
Ease of entry, **22:**73-4
Employment, **19:**34-5; **21:**25-6
Labour relations, **21:**25
Market share, **22:**75-6
Northern communities, service, **15:**20-2
Nova Scotia, service, **21:**70

Adams, honorable Willie, sénateur (Territoires du Nord-Ouest)—*Suite*
Bill C-19—*Suite*
Routes d'hiver, entretien, **15:**53
Témoins, **14:**14-5
Bill C-21, teneur, **5:**17; **11:**21
Bill C-205, **35:**45, 46

Aéronautique, Loi
Certificat d'exploitation, besoins, **19:**24
Médecins, obligation de déclarer, conséquences légales, **31:**16-7
Sécurité, amendements adoptés, juin 1985, **19:**7
Paragraphe 5.5, AMC, participation, **31:**8
Véhicules à coussins d'air, **4:**13

Aéroports
Canada
Camions d'incendie, chauffeurs, nombre, rôle, **19:**37
Contrôleurs de la circulation aérienne, augmentation, **19:**40
Pearson International, Toronto, Ontario
Achalandage, classement mondial, **19:**30
Aérogares, engorgements, **19:**8
Mise en attente, accroissement, 1984 à 1985, **19:**30
Passagers, nombre, 1985, **19:**30
«Rééquilibrer», explication, **19:**44
«Régulation du débit», explication, **19:**33
Sydney, N. E., aéroport, coupures, **19:**44
Système de navigation aérienne, matériel, normalisé par Organisation aérienne civile internationale, **19:**39
Trafic, comparaison, E.-U., **22:**16
Etats-Unis
Denver, grandeur, **22:**17
Déréglementation, conséquences, **19:**28
Engorgement, sécurité, liens, absence, **19:**28
Miami, lignes aériennes d'Amérique latine, entretien, problèmes, **22:**19
Système de contrôle de la circulation aérienne, restructuration, **19:**28
Technologie, évolution, **22:**16

Affaires extérieures, ministère
Tribunes inter-gouvernementales, position canadienne, responsabilité, **6:**9

Afrique du Sud
Réseau ferroviaire, étatisation, **20:**61

Agence des perspectives de l'Atlantique (APA)
Création, portée, **18:**75

Air Atlantic
Vols offerts, **15:**18

Air Canada
Convention collective, nouveaux taux et échelle salariale, **21:**22
DC-9, incident, Cincinnati, **19:**37
Historique, **21:**67
Privatisation, opinion du ministre, **15:**26-7
Service aux régions éloignées, absence, **21:**67

Air Canada, Loi, 1977
Rentabilité, liberté de choisir ses routes, dispositions, **21:**67

Air transport—*Cont'd*
Industry—*Cont'd*
Deregulation—*Cont'd*
Effects—*Cont'd*
Regional carriers, emergence, **22:**71
Safety, **20:**88, 90; **22:**72-3
Service to remote areas, **15:**18
Feeder lines, regulation, enforcement, concerns, **22:**12-3
Fires on board, pilot, cabin crew, roles, **19:**37
Flight safety record, comparison, Canada, U.S., Australia, **19:**38-9
Mirabel/Ottawa, service, aircraft used, **21:**70
Northern services
Success, **19:**47
Weather conditions, effect, **22:**74
Operating certificate, description, **19:**24
Passengers per year, emplaned, deplaned, total, **22:**18
Personnel costs (late 1970's early 1980's), comparison U.S., **19:**42
Safety, problems, solutions, **19:**7-8
Small operators
Numbers, percentage of market, **22:**84
Safety regulations, violations, **22:**83
Smaller communities, service, subsidization, regulation, deregulation, comparison, **21:**15
Technological advances, **22:**18-9
U.S.
Deregulation, effects
Accident rate, decrease, **22:**8
Concentration, **19:**34
Employment, **16:**6-7; **19:**25, 34
"Hub and spoke system", **6:**34-5; **21:**28
Mass transit market, **22:**72, 77
Organized labour, **19:**25; **21:**25
Passenger miles flown, increase, **19:**28
Safety, **15:**23; **19:**25-6; **20:**90; **21:**18-9, 28
Wages, **16:**6-7; **19:**25, 32
Near misses
Causes, **19:**7
Increase 1982-1985, **19:**32; **20:**90; **21:**11
Reporting mechanism, changes, **19:**33
Pilot error, incidents, delays, **22:**14
User charges, **22:**84
World statistics, revenue passenger miles, increase, **22:**18
See also
Airlines

Air Transport Association of Canada
Background information, **22:**70, 73
Bill C-18
Foreign acquisition of Canadian airlines, views, **22:**76
Views, support, **22:**70-2

Aircraft/aerospace industry
DASH-8, use by regional carriers, **22:**71
Turboprop, future prospects, **21:**66

Airlines
Air Bras d'Or, **19:**36, 37, 45; **21:**70
Cost structure, reduction, methods, **22:**72
CP Air, PWA, merger, effect on employment, **20:**80
Delta Airlines
Incidents, explanation, **19:**25; **22:**21
Investigation by Canadian Aviation Safety Board, **22:**11-2
Operations in Canada, **19:**24
Dissatisfaction rates
Canada, U. S., comparison, **22:**59

Air Nova
Transport de marchandises, engagements, **15:**19

Air Transport Association of Canada
Bill C-18
Acquisition par étrangers de compagnies aériennes canadiennes, opinion, **22:**76
Opinion, appui, **22:**70-2
Renseignements généraux, **22:**70, 73

Alaska
Américains, relations spéciales, **29:**8

Alberta
Camionnage, industrie
Bill C-19, appui, **15:**52
Situation, **15:**52

Alberta Gas Chemicals Ltd.
Bill C-18
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, mémoire, CP Rail, réponse, **18:**39
Prix de lignes concurrentielles transfrontalières, appui, **18:**38
CP Rail, critiques, **18:**39
«Expéditeur captif», exemple, **18:**34-5
Renseignements généraux, **18:**33-6

Alberta Trucking Association
Réglementation économique et la sécurité, lien, Art., référence, **15:**53

Aller sans entraves; un guide pour la réforme des transports, ministère des Transports
Chemin de fer, service aux voyageurs pas traité, **16:**44
Système des conférences, maintien, recommandation, **5:**7

Amell, M. R.L., gérant, stratégies plastiques, Canadian Industries Limited
Bill C-18, discussion, **17:**15, 18
Note biographique, **17:**8

American Association of Railroads
Déréglementation, E.-U., avantages, reconnaissance, **20:**10

American Trucking Association, 18:74

Anderson, M. James M., directeur, Ligue canadienne de transports industriels
Bill C-21, teneur, discussion, **12:**11, 15, 16-8
Citation, **12:**7
Note biographique, **12:**5, 17

Angus, M. Iain, député (Thunder Bay-Atikokan)
Chambre des communes, Comité législatif, délibérations sur Bill C-52, citation, **28:**12

Anspach, M. R., administrateur de la circulation, Weyerhaeuser Canada Ltd., Prince Albert Pulp and Paper
Bill C-18
Discussion, **20:**50-6
Exposé, **20:**47-50

Airlines—*Cont'd*
Dissatisfaction rates—*Cont'd*
U. S., highest, numbers, **19:**29
Eastern Airlines, safety violations, fines, **20:**90
Fares
Attendant travelling with handicapped person, **32:**12-3
Costs, breakdown, moving passengers, food, **22:**82
Determination, **22:**81
Flight attendants, functions, **22:**82-3
Marketplace, overcapacity, causes, **22:**82
Mergers, reasons, **20:**79
Mergers and acquisitions, **21:**71
People's Express, Texas Air, merger, employees, fate, **20:**78
Privatization, government airlines, other countries, **15:**27
Productivity, Canada, U.S., comparison, **22:**85-6
Profits, rates of return, **22:**72, 85
Quebec Air, subsidization, effect on service to Gaspé, **21:**75-6
Restructuring, Canada, U. S., comparison, **19:**31
Strikes, 1985,1986,1987, **21:**25
U.S.
Deregulation, effects
Concentration, **21:**10
Fares, **21:**11-2
Maintenance, equipment, **21:**11
Safety, **21:**11
Workers, unions, **20:**81
Workers, displacement, 1978-83, Department of Labour study, **20:**78, 79-80
See also
Air Atlantic
Air Canada
Air Nova
Northern Transportation Company Ltd.

Airports
Canada
Air navigation systems, equipment, International Civil Aviation Organization standardized, **19:**39
Air traffic controllers, increase, **19:**40
Fire fighting trucks, operators, numbers, role, **19:**37
"Flow control", explanation, **19:**33
Pearson International, Toronto, Ontario
Terminals, congestion, **19:**8
"Busiest", world ranking, **19:**30
Gate-holds, increase, 1984 to 1985, **19:**30
Passengers per year, 1985, **19:**30
Rebalanced, explanation, **19:**44
Sydney, N.S., airport, cutbacks, **19:**44
Traffic, comparison, U.S., **22:**16
Technology, changes, **22:**16
U.S.
Air traffic control system, rebuilding, consequences, **19:**28
Congestion, safety, link, lack of, **19:**28
Denver, size, **22:**17
Deregulation, consequences, **19:**28
Miami, Latin American airlines, maintenance, problems, **22:**19

Alaska
Americans, special relationship, **29:**8

Alberta
Trucking industry
Bill C-19, support, **15:**52
Situation, **15:**52

Apedaile, M. Dennis, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrielles, Canadien pacifique
Bill C-205
Discussion, **35:**16-21
Exposé, **35:**7-12

Arbitres maritimes associés du Canada
Création, **17:**21

Archambault, M. Robert, avocat, ministère de la Justice
Bill C-18, discussion, **24:**38-9, 42, 48-51

Arctique, région
Navigation
Guides inuit, propositions, **3:**13-7
Pilotage, acceptabilité, manque, **3:**15
Zones de contrôle, **3:**15, 17

Armitage, M. R., directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique
Bill C-18
Discussion, **18:**42-9
Exposé, **18:**40-2
Remarques introductives, **18:**40
Bill C-19
Discussion, **18:**42-9
Exposé, **18:**40-2
Remarques introductives, **18:**40

Arvida Lines
Port desservi, **8:**17

Asian-North American Eastbound Rate Agreement (ANERA)
Bill C-21, position, **8:**23-4
Renseignements généraux, **8:**23-4, 25

Associated Conferences Secretariat
Rôle, **6:**26

Association canadienne des automobilistes
Bill C-19, position, absence, **15:**46

Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC)
Bill C-18
Appui, **17:**20, 86
Opinion, **17:**86-7, 89-90
Bill C-19
Appui, **17:**20, 86
Opinion, **17:**88
Renseignements généraux, **17:**86

Association canadienne des importateurs d'automobiles
Bill C-18
Opinion, **22:**87
Participation, **22:**88
Bill C-19
Opinion, **22:**87
Participation, **22:**88
Membres, **22:**86
Renseignements généraux, **22:**86

Alberta Gas Chemicals Ltd.
Background information, **18:**33-6
Bill C-18
House of Commons, Transport Standing Committee, submission, CP Rail, reaction, **18:**39
Transborder competitive line rates, support for, **18:**38
"Captive shipper", example, **18:**34-5
CP Rail, complaint, **18:**39

Alberta Trucking Association
Economic regulation and safety, connection, article, reference, **15:**53

Alcoholism and Drug Addiction Research Foundation
See
Addiction Research Foundation

Amell, R.L., Logistics Manager, Plastics, Canadian Industries Limited
Bill C-18, discussion, **17:**15, 18
Biographical note, **17:**8

American Association of Railroads
Deregulation, U.S., benefits, acknowledgement, **20:**10

American Trucking Association, 18:74

Anderson, James M., Director, Canadian Industrial Transportation League
Bill C-21, subject-matter, discussion, **12:**11, 15, 16-8
Biographical note, **12:**5, 17
Quotation, **12:**7

Angus, Iain, M. P. (Thunder Bay-Atikokan)
House of Commons, Legislative Committee, hearings on Bill C-52, quotation, **28:**12

Anspach, R., Traffic Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper
Bill C-18
Discussion, **20:**50-6
Statement, **20:**47-50

Apedaile, Dennis, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs, Canadian Pacific Railway
Bill C-205
Discussion, **35:**16-21
Statement, **35:**7-12

Archambault, Robert, Legal Advisor, Department of Justice
Bill C-18, discussion, **24:**38-9, 42, 48-51

Arctic regions
Shipping
Control zones, **3:**15, 17
Inuit guides, proposals, **3:**13-7
Pilotage, acceptability, lack of, **3:**15

Arctic Waters Pollution Prevention Act
Environmental protection, shipping zones, provision for, **3:**15
See also
Bill C-39

Association canadienne des industries maritimes
Accord de libre-échange, avantage aux chantiers navals, **26:**11
Bill C-52, recommandations
«Navires canadiens», définition, **26:**12
Rééquipement et réparation, **26:**12-3
Construction navale, industrie, politique gouvernementale, opinion, **26:**15, 17
Renseignements généraux, **26:**9-10

Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers (ACPPP)
Bill C-18
Participation, **20:**16
Transport ferroviaire, dispositions, appui, **20:**7, 9
Conférence canadienne de l'Atlantique Nord, relations avec, **12:**17
Mémoire, références, **20:**9, 10
Renseignements généraux, **12:**17; **20:**7, 17, 24

Association canadienne du camionnage
Bill C-19
Amendement proposé, **22:**26-7
Opinion, **22:**22-7
Membres, **18:**15-6

Association charbonnière canadienne
Bill C-18
Amendements, Chambre des communes, opinion, **20:**74
Opinion, appui, **20:**57-9
Participation, **20:**58
Renseignements généraux, **20:**56, 73

Association des manufacturiers canadiens
Bill C-18
Appui, **18:**60
Chambre des communes, Comité permanent des Transports
Amendements, opinion, **18:**60
Mémoire, référence, **18:**60
Transport aérien, position, absence, **18:**68-9
Bill C-19
Appui, **18:**60
Chambre des communes, Comité permanent des Transports
Amendements, opinion, **18:**60
Mémoire, référence, **18:**60
Bill C-21, position, **9:**5-7
Amendement proposé, **9:**7
Libre-échange, négociations, appui, **18:**63
Renseignements généraux, **9:**5, 7; **18:**60

Association des mines de métaux du Québec inc.
Bill C-18, préoccupations, suggestions
Arbitres, pouvoirs, **18:**51
Chemins de fer, embranchements, abandon, **18:**52-3, 58-9
Services aériens, intérieurs, régions nordiques, **18:**51
Renseignements généraux, **18:**50

Association des syndicats de cheminots canadiens
Examens de dépistage de drogues, appui, **31:**25, 26

Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéroastronautique
Membres, fonction, **20:**88

Association médicale canadienne (AMC)
Aéronautique, Loi, paragraphe 5.5, participation, **31:**7, 8; **33:**36, 38, 40

Armitage, R., Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission
Bill C-18
Discussion, **18**:42-9
Opening remarks, **18**:40
Statement, **18**:40-2
Bill C-19
Discussion, **18**:42-9
Opening remarks, **18**:40
Statement, **18**:40-2

Arvida Lines
Port served, **8**:17

Asian-North American Eastbound Rate Agreement (ANERA)
Background information, **8**:23-4, 25
Bill C-21, position on, **8**:23-4

Associated Conferences Secretariat
Role, **6**:26

Association of Maritime Arbitrators of Canada
Creation, **17**:21

Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA)
Establishment, scope, **18**:75

Atlantic Provinces
Jet air service, decrease, **21**:66

Atlantic Provinces Transportation Commission
Bill C-18
Consultations, **15**:62
House of Commons, Transport Standing Committee, submission, reference, **18**:40
Support, **16**:50; **18**:40
Views, **18**:42
Bill C-19
Concerns, **18**:42
Support, **18**:40
Views, **18**:42
Mandate, role, **18**:40, 47
Regulatory reform, concerns, **18**:41

Atlantic Region Freight Assistance Act, 17:22

Australia
Coal transportation, rail rates, government control, **20**:61
Trucking industry, deregulation, effect, **22**:36

Australian Shippers' Council, 6:12

Automobile Importers of Canada
Background information, **22**:86
Bill C-18
Participation, **22**:88
Views, **22**:87
Bill C-19
Participation, **22**:88
Views, **22**:87
Members, **22**:86

Association médicale canadienne (AMC)—*Suite*
Automobilistes, guide sur la condition physique, participation, **31**:15, 16
Bill C-105
Amendements proposés, **31**:31-2
Art. 35, recommandation, **31**:7
Collaboration, position, **33**:36
Employés incapables, protection du revenu, opinions, **31**:12
Lettre à l'honorable Benoît Bouchard, datée 15 juin 1988, citation, **32**:18, 41
Préoccupation, relations médecin-patient, **31**:15
Déclaration médicale obligatoire, opinion, **31**:7-8
Drogues sur les lieux de travail, position, développement, **31**:17
Rapports médicaux relatifs aux conditions de sécurité aérienne, guide à l'intention des médecins, préparation, **31**:8
Sécurité ferroviaire, sécurité aérienne, différences, opinion, **31**:8-9

Assurances
Automobile
Primes, fondement statistique, absence, **15**:33; **19**:16-7
Industrie, problèmes, causes, **15**:44-5

Atlantic Provinces Transportation Commission
Bill C-18
Appui, **16**:50; **18**:40
Chambre des communes, comité permanent des Transports, mémoire, référence, **18**:40
Consultation, **15**:62
Opinion, **18**:42
Bill C-19
Appui, **18**:40
Opinion, **18**:42
Préoccupations, **18**:42
Mandat, rôle, **18**:40, 47
Réformes législatives, préoccupations, **18**:41

Australian Shippers' Council, 6:12

Australie
Camionnage, industrie, déréglementation, répercussions, **22**:36
Transport de charbon, taux ferroviaire, contrôle gouvernemental, **20**:61

Autochtones
Inuit, guides, navigation, eaux arctiques, **3**:13

Automobiles
Automobilistes, permis de conduire, catégories, exigences médicales, **31**:15-6
Industrie
Biens, pourcentage du produit national brut, **17**:57
Coûts de transport
Importance pour une position concurrentielle, **17**:66
Usines d'assemblage, importance dans le choix d'emplacement, **17**:58, 62
Emplois, directs, indirects, **17**:57
Importations, expédition par E.-U., problèmes, **22**:91
Pacte de l'automobile, **17**:57, 58
Libre-échange, répercussions possibles, **17**:64

Axworthy, honorable Lloyd, ancien ministre des Transports (1983-84)
Transport aérien, déréglementation, énoncé ministériel de politique, mai 1984, **22**:70

Automobiles
Driver permits, classes, medical assessments, **31:**15-6
Industry
Auto Pact, **17:**57, 58
Effect of free trade agreement on, possible, **17:**64
Automotive goods, percentage of gross national product, **17:**57
Employment, direct, indirect, **17:**57
Imports, shipment through U.S., problems, **22:**91
Transportation costs
Importance to competitive position, **17:**66
Location of assembly plants, significance to, **17:**58, 62

Axworthy, Hon. Lloyd, former Minister of Transport (1983-84)
Air transport, deregulation, ministerial policy statement, May, 1984, **22:**70

Bache Securities
Report on Canadian Pacific, January, 1987, quotations, **17:**80-1

Ballard, R.F., Logistics Manager, Explosives, Canadian Industries Limited
Bill C-18, discussion, **17:**15, 18
Biographical note, **17:**8

Balnis, Richard, Researcher, Airline Division, Canadian Union of Public Employees
Bill C-18, discussion, **21:**28-9

Barbeau, Victor, Assistant Deputy Minister, Surface Group, Department of Transport
Bill C-105, discussion, **32:**44

Bélanger, Jean M., President, Canadian Chemical Producers' Association
Bill C-18
Discussion, **17:**88-9
Statement, **17:**86-8
Bill C-19
Discussion, **17:**88-9
Statement, **17:**86-88

Bell, Hon. Ann Elizabeth, Senator (Nanaimo-Malaspina)
Bill C-21, subject-matter, **7:**15, 29; **12:**11, 18
Bill C-39, **4:**14-6
Organization meeting
Motion, **1:**13
Procedure, **1:**15

Benjung, Peter, Transportation Purchases Coordinator, Canadian Industries Limited
Bill C-18
Discussion, **17:**11-13, 16, 18-20
Introductory remarks, **17:**8
Statement, **17:**8-10
Bill C-19
Statement, **17:**8-10
Biographical note, **17:**8

Bennett, G. E., Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of British Columbia
Bill C-18, discussion, **20:**44-5
Bill C-52
Discussion, **26:**7-9
Statement, **26:**5-7

BCSA
Voir
Bureau canadien de la sécurité aérienne

Bache Securities
Rapport sur Canadien Pacifique, janvier 1987, citations, **17:**80-1

Ballard, M. R.F., gérant, stratégies, explosifs, Canadian Industries Limited
Bill C-18, discussion, **17:**15, 18
Note biographique, **17:**8

Balnis, M. Richard, attaché de recherche, Syndicat canadien de la Fonction publique
Bill C-18, discussion, **21:**28-9

Barbeau, M. Victor, sous-ministre adjoint, Groupe de surface, ministère des Transports
Bill C-105, discussion, **32:**44

Barreau du Canada
Section Ontario
Dépistage obligatoire de drogue, constitutionnalité, étude, position, **32:**31

Bélanger, M. Jean M., président, Association canadienne des fabricants de produits chimiques
Bill C-18
Discussion, **17:**88-9
Exposé, **17:**86-8
Bill C-19
Discussion, **17:**88-9
Exposé, **17:**86-88

Bell, honorable Ann Elizabeth, sénateur (Nanaimo-Malaspina)
Bill C-21, teneur, **7:**15, 29; **12:**11, 18
Bill C-39, **4:**14-6
Réunion d'organisation
Motion, **1:**13
Procédure, **1:**15

Benjung, M. Peter, coordinateur du transport à l'achat, Canadian Industries Limited
Bill C-18
Discussion, **17:**11-13, 16, 18-20
Exposé, **17:**8-10
Remarques introductives, **17:**8
Bill C-19, exposé, **17:**8-10
Note biographique, **17:**8

Bennett, M. G. E., vice-président, Transport, Council of Forest Industries of British Columbia
Bill C-18, discussion, **20:**44-5
Bill C-52
Discussion, **26:**7-9
Exposé, **26:**5-7

Bill C-3 — Loi modifiant la Loi sur la radio, teneur
But, objectifs, **1:**18, 40; **2:**6
Discussion, Art. 1 — Application de la loi à Sa Majesté, **1:**23

Bill C-3 — An Act to amend the Radio Act, subject-matter
Discussion, clause 1 — Application of act to Her Majesty, **1:**23
Historical background
Consultations
Standing Committee on Transport and Communications, with provinces, responses, **1:**38
Federal-New Brunswick, **1:**45
Federal-provincial, **1:**38-9
Legislative process, House of Commons, **1:**37; **2:**6, 10
Private sector, support, **2:**11
Provinces, opposition, **1:**46-7; **2:**7, 9-10
Purpose, objectives, **1:**18, 40; **2:**6
Ramifications
Bureaucratic implications, **1:**51
New Brunswick, **1:**43, 49
Operating costs, **1:**21
Report to Senate without amendment, **2:**5, 6,11
Scope, application, **1:**42

Bill C-4 — An Act to amend the Railway Act, subject-matter
Amendment by House of Commons Legislative Committee, Clause 1, **1:**25-6, 33
Historical background, House of Commons, legislative process, **1:**26
Provision, retroactivity, **1:**20, 35
Purpose, intent, **1:**19, 24, 25, 30, 33-4
Ramifications
Reduction of fees, **1:**26
Refusal to pay, **1:**34-5
Report to Senate without amendment, **1:**10, 36
Scope, application, **1:**36

Bill C-18 — National Transportation Act, 1987
Amendments by House of Commons, Committee on Transport, **16:**15, 23, 32, 39
Amendments proposed
By provinces, **19:**35
By Senate, Standing Commitee on Transport and Communications, with response of Minister of Transport, **24:**15-18
By witnesses, **17:**24; **22:**49-52
Coming into force
Date, **14:**15, 27
Importance for Bill C-19, **14:**17
Utility, **14:**21-3
Comparisons
National Energy Board Act, **16:**27
National Transportation Act, **16:**7-8, 16-7, 27
Shipping Conferences Exemption Act, 1986, **14:**21
Staggers Act(U.S.), **17:**17, 30-1
Definitions
Economic, **16:**10-1, 13-4
Interested person, **19:**19-20
Public interest, **16:**14, 28-31
Discussion
Clause 2 — Binding on Her Majesty, **16:**9-10
Clause 3 — National Transportation Policy, **15:**65; **16:**7-8; **23:**7
Clause 3(1) — Declaration, **16:**7-8
Clause 3(1)(b), **16:**8
Clause 3(1)(c), **16:**8, 11-2
Clause 3(1)(d), **16:**8, 12-3; **19:**35
Clause 3(1)(g), **16:**8
Clause 3(2) — Support agreements, **16:**13
Clause 4 — Definitions, **16:**4
Clause 6 — Appointment of members, **16:**15, 22
Clause 6(3) — Definition of "region of Canada", **16:**23
Clause 8(1) — Temporary members, **16:**27
Clause 9(1) — Conflict of interest prohibited, **16:**27-8

Bill C-3 — Loi modifiant la Loi sur la radio, teneur—*Suite*
Historique
Consultations
Comité permanent des Transports et des communications avec provinces, réponses, **1:**38
Fédéral-Nouveau Brunswick, **1:**45
Fédérales-provinciales, **1:**39, 45
Processus législatif, Chambre des communes, **1:**37; **2:**6, 10
Provinces, opposition, **1:**46-7, **2:**7, 9-10
Secteur privé, appui, **2:**11
Portée, application, **1:**42
Ramifications, **1:**21, 47
Frais d'exploitation supplémentaires, **1:**21
Nouveau-Brunswick, **1:**43, 49
Répercussions administratives, **1:**51
Rapport au Sénat sans amendement, **2:**5, 6,11

Bill C-4 — Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, teneur
Amendement par Chambre des communes, Comité législatif, Art. 1, **1:**25-6, 33
But, intention, **1:**19, 25, 30, 33-4
Disposition, rétroactivité, **1:**20, 35
Historique, Chambre des communes, processus législatif, **1:**26
Portée, application, **1:**36
Ramifications
Réduction des frais, **1:**26
Refus de payer, **1:**34-5
Rapport au Sénat sans amendement, **1:**10, 36

Bill C-18 — Loi nationale de 1987 concernant les transports
Amendements par Chambre des communes, Comité des Transports, **16:**15, 23, 32, 39
Amendements proposés
Comité sénatorial permanent des Transports et des communications avec réponse du ministre des Transports, **24:**15-18
Provinces, **19:**35
Témoin, **17:**24; **22:**49-52
But, philosophie, **14:**17; **15:**8-9, 14-5; **17:**27, 56; **23:**6
Comparaisons
Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, **14:**21
Loi nationale des transports, **16:**7-8, 16-7, 27
Loi sur l'Office national de l'énergie, **16:**27
Staggers Act, (E.-U.), **17:**17, 30-1
Définitions
Economique, **16:**10-1, 13-4
Intérêt public, **16:**14, 28-31
Personne intéressée, **19:**19-20
Discussion
Art. 2 — Obligation de Sa Majesté, **16:**9010
Art. 3 — Politique nationale des transports, **15:**65; **16:**7-8; **23:**7
Art. 3(1) — Déclaration, **16:**7-8
Art. 3(1)(b), **16:**8
Art. 3(1)(c), **16:**8, 11-2
Art. 3(1)(d), **16:**8, 12-3; **19:**35
Art. 3(1)(g), **16:**8
Art. 3(2) — Accords de mise en oeuvre, **16:**13
Art. 4 — Définitions, **16:**29
Art. 6 — Constitution de l'Office, **16:**15, 22
Art. 6(3) — Définition du «région du Canada», **16:**23
Art. 8(1) — Membres temporaires, **16:**27
Art. 9(1) — Conflits d'intérêts, **16:**27-8
Art. 20 — Siège, **16:**15
Art. 23 — Directives générales, **16:**16, 28-9
Art. 24 — Dépôt au Parlement, **16:**16
Art. 25 — Renvoi en comité, **16:**16

Bill C-18 — National Transportation Act, 1987—*Cont'd*
Discussion—*Cont'd*
Clause 20 — Head office, **16:**15
Clause 23 — Policy directions, **16:**16, 28-9
Clause 24 — Delay of binding effect, **16:**16
Clause 25 — Referral to committee, **16:**16
Clause 27 — Rules, orders and regulations generally, **16:**16
Clause 28 — Conditional rules, etc., **16:**31-2; **23:**42-3
Clause 35 — Inquiry into complaint, **16:**15, 17-20
Clause 44 — Works ordered by Agency, **16:**32
Clause 45 — Apportionment of rate, **17:**23-5
Clause 47 — Application of sections 48 to 57, **16:**32
Clause 59 — Public interest, **16:**33
Clause 60 — Investigation considerations, **16:**48
Clause 67(1) — Definitions, **15:**26; **23:**16-7
Clause 72 — Issue of licence, **19:**21; **23:**18
Clause 76 — Notice of discontinuance or reduction of certain services, **19:**22
Clause 80 — Disallowance, etc., of basic fare increase, **19:**22; **21:**72
Clause 85(1) — Financial assistance for certain services, **19:**23, 36, 45, 47
Clause 86 — Minister may issue directions, **19:**23
Clause 102 — Regulations, **19:**23-4
Clause 102(1) — Regulations, **22:**80
Clause 113(5)(b), **16:**36
Clause 120 — Confidential contracts, **16:**36-7, 45-6
Clause 143 — Suspension of sections 134 to 142, **16:**38; **17:**54-5
Clause 152 — Interswitching of traffic between connecting lines, **16:**39
Clause 175 — Assistance for alternative transportation facilities, **16:**41
Clause 267(2)(c) — Consideration on review, **23:**24-5
Clause 272 — Definition of "former authority", **16:**21
Part I — National Transportation Agency, **16:**8-9, 15
Part III — Railway Transportation, **16:**34
Drafting, French version, **24:**14
Historical background, **20:**49; **24:**15
Consultation process, **15:**8, 24; **23:**6
With CIL, **17:**20
With VIA Rail, **16:**44
House of Commons, Standing Committee on Transport
Amendments accepted, **15:**17-8
Witnesses, numbers, **23:**6
Passage by Senate, urgency, **14:**9, 23-4, 25
Progress through House of Commons, **14:**9
Progress through Senate, **14:**8
Study by Standing Senate Committee on Transport and Communications
Hearings, **23:**6
Reporting, all party agreement, **23:**11
Work plan, **14:**5, 8-13, 23-4, 25-8; **17:**7
Nature, **17:**35, 41; **23:**7-8
Provisions
Acquisitions of over $10 million in assets, **15:**58
Agreed charges, **16:**37
Air services
International service, **19:**22
North of latitude 55, designated areas,
New carriers, regulation, **21:**75
Rationale, **21:**73-4
Scope, **19:**21
Types, licences, qualifications, **19:**21
Air transportation, domestic licenses, citizenship requirement, **15:**25
Branch lines, abandonment, **16:**40-1
Common carrier obligations, **16:**38

Bill C-18 — Loi nationale de 1987 concernant les transports—*Suite*
Discussion—*Suite*
Art. 27 — Pouvoir, **16:**16
Art. 28 — Modalités, **16:**31-2; **23:**42-3
Art. 35 — Enquêtes sur les plaintes, **16:**15, 17-20
Art. 44 — Travaux ordonnés par l'Office, **16:**32
Art. 45 — Répartition des prix, **17:**23-5
Art. 47 — Application des articles 48 à 57, **16:**32
Art. 59 — Intérêt public, **16:**33
Art. 60 — Eléments à prendre en considération, **16:**48
Art. 67(1) — Définitions, **15:**26; **23:**16-7
Art. 72 — Délivrance de la licence, **19:**21; **23:**18
Art. 76 — Avis d'abandon ou de réduction de certains services, **19:**22
Art. 80 — Refus ou réduction de l'augmentation du prix de base, **19:**22; **21:**72
Art. 85(1) — Aide financière, **19:**22, 36, 45, 47
Art. 86 — Directives ministérielles, **19:**23
Art. 102 — Pouvoir de l'Office, **19:**23-4
Art. 102(1) — Pouvoir de l'Office, **22:**80
Art. 113(5)(b), **16:**36
Art. 120 — Contrats confidentiels, **16:**36-7, 45-6
Art. 143 — Suspension des articles 134 à 142, **16:**38; **17:**54-5
Art. 152 — Voies raccordées, **16:**39
Art. 175 — Aide d'autres moyens de transport, **16:**41
Art. 267(2)(c) — Questions faisant l'objet de l'examen, **23:**24-5
Art. 272 — Définition de «autorité antérieure», **16:**21
Partie I — Office national des transports, **16:**8-9, 15
Partie III — Transport ferroviaire, **16:**34
Dispositions
Accès concurrentiel au réseau ferroviaire, **15:**11
Acquisitions, valeur supérieure à $10 million, **15:**58
Application, **19:**24
Compagnies ferroviaires, contrats confidentiels, **15:**17
Embranchements, abandon, **16:**40-1
Nord canadien, règlements, **15:**21
Office national des transports, **15:**11
Pouvoirs au sujet de certains cas, **19:**23
Personnes handicapées, **15:**11
Pratiques injustes, autres pays, **16:**39
Prix compensatoires, **16:**35-6
Prix convenus, **16:**37
Prix de lignes concurrentielles, **15:**12; **16:**37-8; **17:**32-4
Prix, résolutions des différends, **16:**33
Régions éloignées, service, autorisation à subventionner, **15:**18
Révisions, annuelles, tous les quatre ans, **15:**12, 15
Services aériens
Internationaux, **19:**22
Nord du 55e parallèle, région désignée,
Justification, **21:**73-4
Nouveaux transporteurs, réglementation, **21:**75
Portée, **19:**21
Types, licence, qualifications, **19:**21
Services aériens dans le Nord, **15:**13
Permis, conditions, **16:**25-6
Plaintes au sujet des tarifs, **16:**25
Services aériens essentiels, subventions, **16:**26
Services intérieurs, licences, demande de citoyenneté, **15:**25-6
Tarifs communs, **16:**37
Transporteurs publics, obligations, **16:**38
VIA Rail, service voyageurs, maintien, **16:**43, 45
Entrée en vigueur
Date, **14:**15, 27
Importance pour le Bill C-19, **14:**17
Utilité, **14:**21-3
Historique, **20:**49; **24:**15
Adoption au Sénat, urgence, **14:**9, 23-4, 25

Bill C-18 — National Transportation Act, 1987—*Cont'd*
Provisions—*Cont'd*
Compensatory rates, **16:**35-6
Competitive access for rail, **15:**11
Competitive line rates, **15:**12; **16:**37-8, 45; **17:**32-4
Disabled persons, **15:**11
Enforcement, **19:**24
Essential air services, subsidies, **16:**26
Freight rates, dispute resolutions, **16:**33
Joint tariffs, **16:**37
National Transportation Agency, **15:**11
Powers *re* specific cases, **19:**23
Northern air services, **15:**13
Complaints *re* fares, **16:**25
Licenses, conditions, **16:**25-6
Northern Canada, regulatory system, **15:**21
Railways, confidential contracts, **15:**17
Reviews, annual, four year, **15:**12, 15
Subsidies for service to remote areas, **15:**18
Unfair practices, other countries, **16:**39
VIA Rail, passenger service, continuance, **16:**43, 45
Purpose, philosophy, **14:**17; **15:**8-9, 14-5; **17:**27, 56; **23:**6
Ramifications
Air carriers, service, price, **15:**10
Persons having direct interest in legislation, **14:**18-9
Railways
Competitive line rates, **17:**27
Jobs, **17:**42
Speed, **17:**38, 48
Shipping costs, **15:**10
Regional development, **15:**10-1
Recommendations, **22:**42
Regulations
Adoption
Drafting, **14:**18
Need for, **14:**9, 17
Importance, **14:**25
Parliament, procedure, **23:**43
Public consultation, necessity for, **15:**9
Report to Senate
With amendments, **24:**11, 54
Work plan, acceleration, **15:**7

Bill C-19 — Motor Vehicle Transport Act
Amendments proposed
Clause 8(5)(b), **24:**25
Clause 17, **24:**27-8
Clause 33, **22:**26-7; **23:**38-9
Clause 34, **24:**29-30
Coming into force, date, **14:**15, 27; **15:**66
Corresponding provincial legislation, lack, consequences, **14:**20
Delay in proclamation, consequences, **14:**20; **23:**9-10, 40; **24:**20
Included within text, reasons, **14:**16
National Safety Code, implementation, **23:**9
Significance, lack of, **22:**32-3
Constitutionality, **15:**38-9
Discussion
Clause 3 — Safety, **15:**40, 43-4
Clause 8 — Issue of licence, **15:**40; **23:**21-2
Clause 8(5) — Implementation, **15:**67-8; **23:**43-6
Clause 8(6) — Limitation, **15:**42-3
Clause 9 — Regulations, **15:**41
Clause 9(1)e, **15:**41
Clause 9(1)f, **15:**41
Clause 16 — Exemption, **15:**41-2
Clause 17 — Foreign carriers, **15:**42

Bill C-18 — Loi nationale de 1987 concernant les transports—*Suite*
Historique—*Suite*
Chambre des communes, Comité permanent des Transports
Amendements acceptés, **15:**17-8
Témoins, nombre, **23:**6
Consultation, processus, **15:**8, 24; **23:**6
CIL, **17:**20
VIA Rail, **16:**44
Etude au Comité sénatorial permanent des Transports et des communications
Audiences, **23:**6
Plan de travail, **14:**5, 8-13, 23-4, 25-8; **17:**7
Rapport, accord de toutes les parties, **23:**11
Processus législatif à la Chambre des communes, **14:**9
Progrès au Sénat, **14:**8
Nature, **17:**35, 41; **23:**7-8
Ramifications
Chemins de fer
Emplois, **17:**42
Prix de lignes concurrentiels, **17:**27
Vitesse, **17:**38, 48
Coûts de transport, **15:**10
Développement régional, **15:**10-1
Personnes intéressées directement par l'adoption des mesures, **14:**18-9
Transporteurs aériens, service, prix, **15:**10
Rapport au Sénat
Avec amendements, **24:**6, 54
Plan de travail, accélération, **15:**7
Recommandations, **22:**42
Rédaction, version française, **24:**14
Règlements
Adoption, nécessité, **14:**9, 17-9
Consultations publiques, nécessité, **15:**9
Importance, **14:**25
Parlement, procédure, **23:**43

Bill C-19 — Loi de 1987 sur les transports routiers
Amendements proposés
Art. 8(5)(b), **24:**25
Art. 17, **24:**27-8
Art. 33, **22:**26-7; **23:**38-9
Art. 34, **24:**29-30
But, **15:**13, 39, 51; **23:**21-2
Constitutionnalité, **15:**38-9
Discussion
Art. 3 — Sécurité, **15:**40, 43-4
Art. 8 — Délivrance de licences, **15:**40; **23:**21-2
Art. 8(5) — Mise en oeuvre, **15:**67-8; **23:**43-6
Art. 8(6) — Restriction, **15:**42-3
Art. 9 — Règlements, **15:**41
Art. 9(1)e, **15:**41
Art. 9(1)f, **15:**41
Art. 16 — Exemption générale ou particulière, **15:**41-2
Art. 17 — Transporteurs étrangers, **15:**42
Art. 17(1) — Pratiques injustes, **15:**59
Art. 17(2) — Décret du gouverneur en conseil, **15:**60
Art. 18 — Infractions, **15:**42
Art. 29 — Continuité des permis, **15:**42
Art. 33 — Entrée en vigueur, **15:**42
Art. 34 — Durée d'application, **15:**42
Partie I — Transport par autocar, **15:**40
Partie II — Camionnage, **15:**40
Partie III — Cammionage intra-provincial, **15:**41, 50-1

Bill C-19 — Motor Vehicle Transport Act—*Cont'd*
Discussion—*Cont'd*
Clause 17(1) — Unfair practices, **15:**59
Clause 17(2) — Order in Council, **15:**60
Clause 18 — Offence, **15:**42
Clause 29 — Continuence of licences, **15:**42
Clause 33 — Coming into force, **15:**42
Clause 34 — Repeal, **15:**42
Part I — Bus transport, **15:**40
Part II — Trucking, **15:**40
Part III — Intra-provincial trucking, **15:**41, 50-1
Drafting, French version, **24:**14
Historical background, **24:**15
Consultation process, **23:**6
House of Commons, Committee, witnesses, numbers, **23:**6
Memorandum of understanding, federal, provincial, **15:**39, 52, 58; **23:**44, 48
Negotiations with provinces, **14:**16; **15:**12; **17:**85
Passage by Senate, urgency, **14:**9, 23-4, 25
Progress through House of Commons, **14:**9
Progress through Senate, **14:**8
Study by Standing Senate Committee on Transport and Communications
Progress, **23:**6
Work plan, **14:**5, 8-13, 23-4, 25-8; **17:**7
Support (throughout country), **15:**66
Nature, **23:**7-8
Provisions
National Safety Code, **15:**10
See also
Trucking — Deregulation — National Safety Code
Trucking
Equal treatment, Canada, U.S., **15:**12
Transition period, **15:**12
Purpose, **15:**13, 39, 51; **23:**21-2
Ramifications, **15:**55-6, 57
Efficiency, **15:**61-2
Recommendations, **18:**11; **22:**26-7, 52
Regulations
Adoption, need for, **14:**9, 17
Importance, **14:**25
Parliament, procedure, **23:**43
Report to Senate
With amendments, **24:**6, 34
Work plan, acceleration, **15:**7

Bill C-21 — Shipping Conferences Exemption Act, 1986, subject-matter
Amendments adopted by House of Commons legislative committee, **13:**10-1
Amendments proposed
By House of Commons, Legislative committee, **9:**12
By witnesses, **5:**20-1, 25-6; **8:**26-7
Coming into force, **5:**12
Comparison, Bill C-18, confidential contracts, **12:**12
Discussion
Clause 4 — Competition Act not to apply to certain contracts, **5:**10, 11, 15
Clause 4(1)(b), **11:**5
Clause 4(1)(b)(iv), **11:**17
Clause 4(1)(c), **5:**25; **11:**6, 17
Clause 4(2) — Exception *re* filing, **5:**11
Clause 4(3) — Exception *re* independent action, **11:**6, 17
Clause 4(4) — Exception *re* predatory practices, **5:**11
Clause 5 — Limitation, **5:**10
Clause 5(2) — Limitation, **6:**23; **11:**17

Bill C-19 — Loi de 1987 sur les transports routiers—*Suite*
Dispositions
Cammionage
Période de transition, **15:**12
Traitment égal, Canada, E.-U., **15:**12
Code national de sécurité, **15:**10
Voir aussi
Camionnage — Déréglementation — Code national de sécurité
Entrée en vigueur, date, **14:**15, 27; **15:**66
Code national de sécurité, application, **23:**9
Importance, absence, **22:**32-3
Inclue dans le texte, raisons, **14:**16
Lois provinciales correspondantes, manque, conséquences, **14:**20
Retard dans la proclamation, conséquences, **14:**20; **23:**9-10, 40; **24:**20
Historique, **24:**15
Adoption au Sénat, urgence, **14:**9, 23-4, 25
Appui (de toutes les régions), **15:**66
Chambre des communes, comité, témoins, nombre, **23:**6
Consultation, procès, **23:**6
Etude au Comité sénatorial permanent des Transports et des communications
Plan de travail, **14:**5, 8-13, 23-4, 25-8; **17:**7
Progrès, **23:**6
Négociations avec les provinces, **14:**16; **15:**12; **17:**85
Processus législatif à la Chambre des communes, **14:**9
Progrès au Sénat, **14:**8
Protocole d'entente, fédéral-provinciaux, **15:**39, 52, 58; **23:**44, 48
Nature, **23:**7-8
Ramifications, **15:**55-6, 57
Efficacité, **15:**61-2
Rapport au Sénat
Avec amendements, **24:**34
Plan de travail, accélération, **15:**7
Recommandations, **18:**11; **22:**26-7, 52
Rédaction, version française, **24:**14
Règlements
Adoption, nécessité, **14:**9, 17
Importance, **14:**25
Parlement, procédure, **23:**43

Bill C-21 — Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, teneur
Amendements adoptés par le comité de la Chambre des communes, **13:**10-1
Amendements proposés
Chambre des communes, Comité législatif, **9:**12
Témoins, **5:**20-1, 25-6; **8:**26-7
But, nature, **5:**6, 9,15
Comparaison, Bill C-18, contrats confidentiels, **12:**12
Discussion
Art 4 — Cas de certains contrats, **5:**10, 11, 15
Art. 4(1)(b), **11:**5
Art. 4(1)(b)(iv), **11:**17
Art. 4(1)(c), **5:**25; **11:**6, 17
Art. 4(2) — Application sur dépôt, **5:**11
Art. 4(3) — Cas des mesures distinctes, **11:**6, 17
Art. 4(4) — Pratiques relevant de la prévarication, **5:**11
Art. 5 — Restriction, **5:**10
Art. 5(2) — Restriction, **6:**23; **11:**17
Art. 9, **11:**10
Art. 9(1) — Augmentation des taux de fret, **9:**11-2; **11:**12
Art. 9(2) — Surprime, **5:**20-1
Art. 12 — Communication de renseignements, **11:**17
Art. 29 — Entrée en vigueur et durée, **11:**17

Bill C-21 — Shipping Conferences Exemption Act, 1986, subject-matter—*Cont'd*
Discussion—*Cont'd*
Clause 9, **11**:10
Clause 9(1) — Notice of increase in rate, **9**:11-2; **11**:12
Clause 9(2) — Notice of surcharge or increase in surcharge, **5**:20-1
Clause 12 — Communication of information, **11**:17
Clause 29 — Coming into force and duration, **11**:17
Drafting, terminology, Committee suggestions, **13**:6-7
Historical background
Consultations, **5**:18; **7**:23, 24; **12**:9-10, 17
House of Commons, legislative committee, legislative process, **13**:8-10
Provisions
Confidential service contracts, **5**:8, 11
Disclosure of information, prevention, **5**:10
Dispute resolution, **5**:8
Exemptions, application, **5**:8-9, 11
Filing of documents, **5**:10-1, 11-2
Investigation of complaints, **5**:10
Loyalty contracts, **5**:8
Mandatory right of independent action, **5**:7-8, 11
Penalties, **5**:9, 17
Prosecutions, time limitation, **5**:9, 10
Rates
Setting, multimodal and through, **5**:8
Increases, days notice, **5**:9, 12
Purpose, nature, **5**:6, 9,15
Ramifications
Canadian ports, **6**:11, 29; **7**:10, 17, 23; **9**:15; **11**:18, 20 **13**:9
Concentration, **6**:34; **10**:6-7
Contractual relationships, **6**:36
Destruction of conference system, **6**:30, 37, 38; **7**:10
Exports, **6**:39
Instability, **6**:34
Investment in new ships, **6**:40
Rates, **6**:30, 34; **11**:20
Shippers' associations, **6**:11
Small shippers, **6**:29, 39; **7**:10
Transportation costs, **6**:39; **12**:10-1
Recommendations by witnesses, **5**:28; **7**:18, 28; **9**:7, 17; **10**:6-9
Report to Senate
Interim report, **13**:6-7
Without amendment, **14**:7
Source, U.S., legislation, **5**:19; **6**:41; **7**:9; **11**:10

Bill C-39 — An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof
The numbers in square brackets refer to sections of the Canada Shipping Act.
Amendment proposed, defeated, House of Commons, second reading, **3**:14
Definitions
"Dynamically supported craft", **4**:13
"Grain", **4**:13
Discussion
Clause 4 — [Section 16] — Recording of government ships and ships belonging to Her Majesty, **4**:14
Clause 5 — [Section 94], **4**:17
Clause 9 — [Section 109(1)] — Definition of ship, **3**:5; **4**:15
Clause 12 — [Section 123(3)] — No person to act in dual capacity, **3**:5-6; **4**:15

Bill C-21 — Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, teneur—*Suite*
Dispositions
Contrats d'exclusivité, **5**:8
Contrats d'exclusivité limitée, **5**:8, 11
Dépôt de documents, **5**:10-1, 11-2
Divulgation de renseignements, empêchement, **5**:10
Exemptions, application, **5**:8-9, 11
Mesures distinctes, droit, **5**:7-8, 11
Peines, **5**:9, 17
Poursuites, prescription, **5**:9, 10
Procédure d'examen des plaintes, **5**:10
Règlement des différends, **5**:8
Taux
Augmentation, préavis, **5**:9, 12
Intermodaux, forfaitaires, **5**:8
Entrée en vigueur, **5**:12
Historique
Chambre des communes, comité legislatif, processus législatif, **13**:8-10
Consultations, **5**:18; **7**:23, 24; **12**:9-10, 17
Ramifications
Associations d'expéditeurs, **6**:11
Concentration, **6**:34; **10**:6-7
Destruction du système de conférence, **6**:30, 37, 38; **7**:10
Exportation, **6**:39
Instabilité, **6**:34
Investissement dans la construction de navires modernes, **6**:40
Petits expéditeurs, **6**:29, 39; **7**:10
Ports canadiens, **6**:29; **7**:10, 17, 23; **9**:15; **11**:18, 20; **13**:9
Relations contractuelles, **6**:36
Tarifs, **6**:30, 34; **11**:20
Transport, coûts, **6**:39; **12**:10-1
Rapport au Sénat
Provisoire, **13**:6-7
Sans amendement, **14**:7
Recommandations par témoins, **5**:28; **7**:18, 28; **9**:7, 17; **10**:6-9
Rédaction, terminologie, suggestions du Comité, **13**:6-7
Source, Etats-Unis, loi, influence, **5**:19; **6**:41; **7**:9; **11**:10

Bill C-39 — Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz
Les numéros entre parenthèses carrées indiquent les articles de la Loi sur la marine marchande du Canada
Amendement proposé, rejeté, Chambre des communes, deuxième lecture, **3**:14
Annexes, ajoutées, abrogées, **4**:16-7
But, portée, **3**:5
Définitions
«Engins à portance dynamique», **4**:13
«Grains», **4**:13
Discussion
Art. 4 — [16] — Inscriptions des navires de Sa Majesté, **4**:14
Art. 5 — [94], **4**:17
Art. 9 — [109(1)] — Définition de navire, **3**:5; **4**:15
Art. 12 — [123(3)] — Cumul de fonctions, **3**:5-6; **4**:15
Art. 75 — [635.1] — Règlements sur la sécurité de la navigation et de l'exploitation des navires, **3**:16-7
Art. 75 — [635.18] — Pouvoirs du commissaire, **3**:17
Art. 79 — [705], **4**:13
Historique, consultations, secteurs maritimes, **3**:10

Bill C-39 — An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof—*Cont'd*
Discussion—*Cont'd*
Clause 75 — [Section 635.1] — Regulations for safe navigation and operation of ships, **3:**16-7
Clause 75 — [Section 635.18] — Powers of Commissioner, **3:**17
Clause 79 — [Section 705], **4:**13
Drafting, French version, **4:**16
Historical background, consultations, marine community, **3:**10
Purpose, scope, **3:**5
Recommendation
Regulation, Inuit guides, **3:**8, 14, 15, 17, 18
Report to Senate, without amendment but with comments, **4:**7-11
Appendix, list of witnesses ..., **4:**9-11
Schedules, added, repealed, **4:**16-7

Bill C-52 — Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act
Amendments by House of Commons legislative committee, **25:**7, 8,9
Amendments proposed
By Chamber of Shipping of British Columbia, **29:**10-1, 24-5
By Dominion Marine Association, **25:**10
By Seafarers' International Union, **28:**7-9
Comparisons
Canada Customs Act, **25:**8
Canada Shipping Act, **25:**8
Shipping Conferences Exemption Act 1987, **25:**8
Definition, coasting trade, **29:**12, 20
Discussion
Clause 2 — Definitions, **25:**5-6
Clause 3(1) — Prohibition, **25:**6
Clause 3(3) — Application, **25:**6
Clause 4 — Issuance of licence; foreign ship, **25:**7
Clause 5 — Issuance of licence: non-duty paid ship, **25:**7
Clause 6 — Time for making application, **25:**7
Clause 7 — Terms and conditions of licence, **25:**7
Clause 8 — Maximum number of licences, **25:**7
Clause 12 — Unfair practices, **25:**7, 9-10
Clauses 9-11, **25:**7
Clauses 13-22, **25:**7
Historical background
Background paper, overnight accommodations, numbers, Change, rationale, **29:**20
Recommendation, **29:**19
Consultations, **25:**5, 9
House of Commons, legislative Committee, **25:**5, 8
House of Commons, progress, **27:**17
Interdepartmental committee, consultation with west coast interests, **32:**7
Purpose, **25:**5
Ramifications
Shipbuilding industry, **28:**11
West coast cruise trade, **27:**16; **29:**10
Taxation, **29:**17-8
Recommendations
"Canadian ship", definition, **26:**12
Coasting trade, definition, **29:**39
Refit and repair, **26:**12-3
West coast exemption, **27:**16

Bill C-105 — Railway Safety Act
Amendment by House of Commons, Standing Committee on Transport, **31:**23

Bill C-39 — Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du...—*Suite*
Rapport au Sénat, sans amendement mais incluant commentaires, **4:**7-11
Annexe, liste des témoins, **4:**9-11
Recommandation, règlement, guides Inuit, **3:**8, 14, 15, 17, 18
Rédaction, version française, **4:**16

Bill C-52 — Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes
Amendements par le comité législatif du Chambre des communes, **25:**7, 8,9
Amendements proposés
Chamber of Shipping of British Columbia, **29:**10-1, 24-5
Dominion Marine Association, **25:**10
Syndicat international des marins canadiens, **28:**7-9
But, **25:**5
Comparaisons
Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, **25:**8
Loi sur la marine marchande du Canada, **25:**8
Loi sur les douanes, **25:**8
Définition, cabotage, **29:**12, 20
Discussion
Art. 2 — Définitions, **25:**5-6
Art. 3(1) — Interdiction, **25:**6
Art. 3(3) — Champ d'application, **25:**6
Art. 4 — Licence: navires étrangers, **25:**7
Art. 5 — Licence: navires non dédouanés, **25:**7
Art. 6 — Moment de présentation de la demande, **25:**7
Art. 7 — Conditions, **25:**7
Art. 8 — Nombre maximal de licences, **25:**7
Art. 12 — Pratiques injustes, **25:**7, 9-10
Art. 9-11, **25:**7
Art. 13-22, **25:**7
Historique
Chambre des communes, comité législatif, **25:**5, 8
Chambre des communes, processus, **27:**17
Comité interministériel, entretiens avec intérêts de la côte Ouest, **32:**7
Consultation, **25:**5, 9
Document d'étude, logement pour la nuit, nombre, Changement, raison, **29:**20
Recommandation, **29:**19
Ramifications
Côte ouest, commerce des croisières, **27:**16; **29:**10
Taxes, **29:**17-8
Construction navale, industrie, **28:**11
Recommandations
Cabotage, définition, **29:**39
Côte ouest, exemption, **27:**16
«Navire canadien», définition, **26:**12
Rééquipement et réparation, **26:**12-3

Bill C-105 — Sécurité ferroviaire, Loi
Amendement par Chambre des communes, Comité permanent des Transports, **31:**23
Amendements et changements acceptés résultant des délibérations de Chambre des communes, **30:**11-2
Amendements proposés
Association médicale canadienne, **31:**11-2
CP Rail, **31:**35, 36
Sénateur Stewart, **33:**30
But, **30:**10-1
Comparaison, loi sur aéronautique, **32:**46; **33:**36, 38, 39
Définition, «sécurité ferroviaire», **33:**19-20

Bill C-105 — Railway Safety Act—*Cont'd*
Amendments and changes accepted as result of House of Commons hearings, **30:**11-2
Amendments proposed
By Canadian Medical Association, **31:**11-2
By CP Rail, **31:**35, 36
By Senator Stewart, **33:**30
Coming into force, **30:**12-3
Comparison, Aeronautics Act, **32:**46; **33:**36, 38, 39
Definition, "safe railway operations", **33:**19-20
Discussion
Clause 18 — Regulations, **30:**23; **32:**25-6; **33:**22-3
Clause 18(1)(b), **33:**26
Clause 18(1)(c)(iv), **32:**43-4, 46, 47-9; **33:**15, 21-2, 23-5, 28
Clause 19 — Formulation or revision of rules pursuant to Ministerial order, **32:**46
Clause 20 — Formulation or revision of rules at initiative of railway company, **32:**46
Clause 35 — Physician or optometrist to disclose potentially hazardous conditions, **31:**14, 16, 17, 28; **32:**17-8, 45, 50-3; **33:**11, 29-31, 35-6
Clause 41 — Contravention of provisions of Act, **33:**37
Clause 44(1) — Minister may establish consultative committee, **30:**20
Clause 51 — Minister to cause review of Act to be conducted, **30:**17
Historical background
Consultation, **30:**10
Steering committee, **30:**11, 19
Nature, **30:**15
Objectives, **30:**10-1
Provisions
Railway safety consultative committee, **32:**46-7
Operating rules, changes, consultation, **33:**17
Ramifications
Physicians, **31:**10, 16
Railway employees, **33:**23
Recommendations, **31:**7; **32:**32
Regulations, **30:**17; **31:**19; **33:**13
Report to Senate, with amendment, **33:**9

Bill C-131 — Act to amend the National Transportation Act, 1987
Definition, "undue", **32:**10-1
Discussion
Clause 63.1(3) — Exemption, **32:**11-2
Clause 63.2 — Co-ordination, **32:**10, 15
Clause 63.3(3) — Remedies, **32:**13-4
Provisions
Enforcement, **32:**9
National Transportation Agency, powers, **32:**9, 12
Purpose, **32:**9
Ramifications, **32:**10
Regulations, **32:**9
Report to Senate, without amendment, **33:**9

Bill C-205 — Act to protect heritage railway stations
Amendment by House of Commons, legislative committee, **35:**13, 31
Amendments proposed
By CN Rail, **35:**23-4, 29, 40, 41-2
By CP Rail, **35:**11-2, 40, 41
By VIA Rail Canada, **35:**31, 32, 35, 40-1
Definition, "heritage feature", **35:**18, 24-5
Discussion, Clause 5(3) — Exception, **35:**16
Drafting, French version, English version, differences, **35:**43, 46
Historical background, **34:**7, 8
Provinces, position, **34:**7

Bill C-105 — Sécurité ferroviaire, Loi—*Suite*
Discussion
Art. 18 — Règlements, **30:**24; **32:**25-6; **33:**22-3
Art. 18(1)(b), **33:**26
Art. 18(1)(c)(iv), **32:**43-4, 46, 47-9; **33:**15, 21-2, 23-5, 28
Art. 19 — Arrêté ministériel, **32:**46
Art. 20 — Initiative de la compagnie, **32:**46
Art. 35 — Avertissement médical, **31:**14, 16, 17, 28; **32:**17-8, 45, 50-3; **33:**11, 29-31, 35-6
Art. 41 — Contravention à la loi, **33:**37
Art. 44(1) — Constitution, **30:**20
Art. 51 — Examen complet, **30:**17
Dispositions
Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire, **32:**46-7
Règles, changements, consultations, **33:**17
Entrée en vigueur, **30:**12-3
Historique, consultations, **30:**10
Comité directeur, **30:**11, 19
Nature, **30:**15
Ramifications
Chemins de fer, employés, **33:**23
Médecins, **31:**10, 16
Rapport au Sénat, avec amendement, **33:**9
Recommandations, **31:**7; **32:**32
Règlements, **30:**17; **31:**19; **33:**13

Bill C-131 — Loi modifiant la Loi nationale de 1987 sur les transports
But, **32:**9
Définition, indus, **32:**10-1
Discussion
Art. 63.1(3) — Exemption, **32:**11-2
Art. 63.2 — Coordination, **32:**10, 15
Art. 63.3(3) — Décision de l'Office, **32:**13-4
Dispositions
Infractions, **32:**9
Office national des transports, pouvoirs, **32:**9, 12
Ramifications, **32:**10
Rapport au Sénat, sans amendement, **33:**9
Règlements, **32:**9

Bill C-205 — Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales
Amendement par Chambre des communes, comité législatif, **35:**13, 31
Amendements proposés
CN Rail, **35:**23-4, 29, 40, 41-2
CP Rail, **35:**11-2, 40, 41
VIA Rail Canada, **35:**31, 32, 35, 40-1
But, **35:**14-5
Définition, «caractéristique patrimoniale», **35:**18, 24-5
Discussion, Art. 5(3) — Exception, **35:**16
Disposition, réunions publiques, **35:**38
Historique, **34:**7, 8
Provinces, opinions, **34:**7
Nature, **34:**7
Ramifications, **35:**10-1, 19
Rapport au Sénat, sans amendement, mais avec commentaires, **34:**5; **35:**6
Rédaction, version anglaise, version française, différences, **35:**43, 46

Bloodworth, Mme Margaret, conseiller général intérimaire, ministère des Transports
Bill C-18
Discussion, **14:**18-9, 21-3; **16:**6-51; **19:**30, 35-7, 45, 47-8; **21:**65-6, 72-7; **23:**13, 16-8, 20-1, 35, 42-3

Bill C-205 — Act to protect heritage railway stations—*Cont'd*
Nature, **34:**7
Provision, public meetings, **35:**38
Purpose, **35:**14-5
Ramifications, **35:**10-1, 19
Report to Senate, without amendment, but with comments, **34:**5; **35:**6

Bland, Brian W., Vice-President, Chamber of Shipping of British Columbia
Bill C-52
Discussion, **29:**11-2, 15, 17-8, 21, 23-5
Statement, **29:**8-10

Bloodworth, Margaret, Acting General Counsel, Department of Transport
Bill C-18
Discussion, **14:**18-9, 21-3; **16:**6-51; **19:**30, 35-7, 45, 47-8; **21:**65-6, 72-7; **23:**13, 16-8, 20-1, 35, 42-3
Statement, **14:**17; **19:**21-4
Bill C-19
Discussion, **14:**20; **15:**37, 48-9, 52, 58, 62-6, 68; **19:**20
Biographical note, **14:**16

Bonnell, Hon. M. Lorne, Senator (Murray River)
Bill C-105, **33:**19-20, 22-4, 26, 29, 30, 33-6, 41

Bosa, Hon. Peter, Senator (York-Caboto)
Bill C-18
Amendments, procedure, **23:**46-7
Air transport, industry, **22:**84-6
Airlines, **22:**72
Automobiles, imports, **22:**90
"Canadian", definition, **23:**16
Clause 28, **23:**42
Motion, **24:**7, 9
National Transportation Agency, **23:**34-6
"Permanent resident", **24:**36, 48
Procedure, **24:**13-5, 43, 49
Railways, non compensatory rates, **22:**57
Regulations, **23:**43
Transport 2000, **22:**60
Wabush Mines, **22:**66-7; **23:**12-3
Witness, submission, **22:**70
Bill C-19, **22:**38-9, 60; **23:**13, 43, 46-7, 49-50; **24:**13-5

Bouchard, Hon. Benoît, Minister of Transport
Protection of cruise industry from Bill C-52, quotation, **27:**18-9
Visit to Prince Rupert, reason, **27:**20

Boyle, Andrew, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President, Seafarer's International Union
Bill C-52
Discussion, **28:**10-3
Statement, **28:**6-9

Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics, 6:10

Brennan, M., Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **5:**12-8
Statement, **5:**6-9

Bloodworth, Mme Margaret, conseiller général intérimaire, ministère des Transports—*Suite*
Bill C-18—*Suite*
Exposé, **14:**17-8
Bill C-19, discussion, **14:**20; **15:**37, 48-9, 52, 58, 62-6, 68; **19:**20
Note biographique, **14:**16

Bonnell, honorable M. Lorne, sénateur (Murray River)
Bill C-105, **33:**19-20, 22-4, 26, 29, 30, 33-6, 41

Bosa, honorable Peter, sénateur (York-Caboto)
Bill C-18
Amendements, procédure, **23:**
Art. 28, **23:**42
Automobiles, importations, **22:**90
«Canadien», définition, **22:**70
Chemins de fer, prix non compensatoire, **22:**57
Compagnies aériennes, **22:**72
Office national des transports, **23:**34-6
Motion, **24:**7, 9
Procédure, **24:**13-5, 43, 49
Règlements, **23:**43
«Résident permanent», **24:**36, 48
Témoin, **23:**16
Transport aérien, industrie, **22:**84-6
Transport 2000, **22:**60
Wabush Mines, **22:**66-7; **23:**12-3
Bill C-19, **22:**38-9, 60; **23:**13, 43, 46-7, 49-50; **24:**13-5

Bouchard, honorable Benoît, ministre des Transports
Protection de l'industrie de croisière du Bill C-52, citation, **27:**18-9
Visite à Prince Rupert, raison, **27:**20

Boyle, M. Andrew, secrétaire trésorier et vice-président exécutif, Syndicat international des marins canadiens
Bill C-52
Discussion, **28:**10-3
Exposé, **28:**6-9

Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics, 6:10

Brennan, M. M., sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination, ministère des Transports
Bill C-21
Discussion, **5:**12-8
Exposé, **5:**6-9

British Shippers' Council
Conférences maritimes, préoccupations, document, référence, **6:**12

Brogan, M. Michael, directeur des achats et du transport, Chrysler Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association
Bill C-18, discussion, **17:**60-4, 66-7, 70
Bill C-19, discussion, **17:**60-4, 66-7, 70

Brown, M. Jim, administrateur délégué, Institut canadien des Engrais
Bill C-18, discussion, **20:**29-32
Bill C-19, discussion, **20:**29-32

Buller, M. J., président, Comité des transports, Association des manufacturiers canadiens
Bill C-18
Discussion, **18:**66-9

British Columbia
Trucking industry
Deregulation, effect on rates, **15:**30
Highway safety inspection standards, upgrading, effect, **22:**25
Motor Carrier Commission, rules of entry, relaxation, **15:**30

British Shippers' Council
Shipping conferences, concerns, paper, reference, **6:**12

Brogan, Michael, Manager of Purchasing and Transportation, Chrysler Canada Ltd., Motor Vehicle Manufacturers' Association
Bill C-18, discussion, **17:**60-4, 66-7, 70
Bill C-19, discussion, **17:**60-4, 66-7, 70

Brotherhood of Locomotive Engineers
Background information, **32:**16
Bill C-105
Canadian Medical Association, position on medical information, agreement, **32:**16
CN, CP, consultation on regulations, **32:**26-7
Concerns, **32:**16
Drug and alcohol testing, position, **32:**18-9, 20
Licensing, views, **32:**27

Brotherhood of Railway Carmen of Canada
Background information, **21:**31-2
Bill C-18
Briefs, reference, **21:**32
Views, **21:**32-5
Bill C-19
Briefs, reference, **21:**32
Views, **21:**32-5
Membership, reduction, **20:**83; **21:**37
"Rail Inspection Safety Keep", national campaign, **21:**32

Brown, Jim, Managing Director, Canadian Fertilizer Institute
Bill C-18, discussion, **20:**29-32
Bill C-19, discussion, **20:**29-32

Buller, J., Chairman, National Transportation Committee, Canadian Manufacturers' Association
Bill C-18
Discussion, **18:**66-9
Statement, **18:**59-61
Bill C-19
Discussion, **18:**66-9
Statement, **18:**59-61

Burlington Northern, 17:28; **18:**34

CASB
See
Canadian Aviation Safety Board

CCPA
See
Canadian Chemical Producers' Association

CENSA
See
Council of European and Japanese National Shipowners' Association

Buller, M. J., président, Comité des transports, Association des manufacturiers canadiens—*Suite*
Bill C-18—*Suite*
Exposé, **18:**59-61
Bill C-19
Discussion, **18:**66-9
Exposé, **18:**59-61

Bureau canadien de la sécurité aérienne(BCSA)
Atterrissage d'urgence, réglementations, procédures, **22:**14
Bill C-18
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, comparution, **22:**8
Observations, **22:**8
Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal, proposé, opinion, **22:**9
Création, but, **20:**88; **22:**7, 8
Principes, sous-tendent, **22:**9
Delta, Continental, compagnies aériennes, incident, 8 juillet 1987, enquête, **19:**25; **22:**11-2, 21
Enquêtes, mandat, **22:**20
Etudes
Abordage au sol ou près du sol, risques, **22:**15
Direction des Programmes de sécurité aérienne, **22:**20
Fatigue, **22:**12
National Transportation Safety Board (E.-U.), relations, **22:**8

Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal (proposé), 22:9; **24:**37

Burlington Northern, 17:28; **18:**34

CIL
Voir
Canadian Industries Limited

CNUCED
Voir
Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

COFI
Voir
Council of Forest Industries of British Columbia

CRTC
Voir
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

CN Rail
Ateliers de réparation, Québec, fermeture, **20:**83, 84
Bill C-18
Captivité, définition, préoccupation, **17:**51
Chambre des communes, Comité permanent des Transports,
Participation, **17:**44
Recommandation, **17:**48
Emplois, effet, **17:**55
Participation, **17:**43
Position, **17:**43-4
Préoccupations, **17:**44-5
Revenu, pertes, **17:**46-7
Etude Travacon, **17:**62

CIL
See
Canadian Industries Limited

CITL
See
Canadian Industrial Transportation League

CMA
See
Canadian Manufacturing Association

COFI
See
Council of Forest Industries of British Columbia

CPPA
See
Canadian Pulp and Paper Association

CRTC
See
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

CN Rail
Bill C-18
Captivity, definition, concern, **17:**51
Concerns, **17:**44-5
Effect on jobs, **17:**55
House of Commons, Standing Committee on Transport
Appearance, **17:**44
Recommendation, **17:**48
Income loss, **17:**46-7
Travacon study, **17:**62
Involvement, **17:**43
Position, **17:**43-4
Bill C-105
Brief, quotation, **31:**30
Concerns
Drug and alcohol testing, **31:**20-3
Grade separations, **31:**23-4
Railway safety inspectors, **31:**20
House of Commons, Standing Committee on Transport, appearance, **31:**19, 21
Bill C-205
Amendments proposed, **35:**23-4, 29
Concerns, **35:**22-3, 29
Branch lines, abandonment, plans, **18:**48-9, 54-6; **20:**83
Competitive line rates, implications, **17:**46-7
Drug testing
Pre-employment, results, **31:**20
Views, **31:**21, 25
Employee assistance program, **31:**23
Freight rates, January 1983 to January 1987, increase, comparison U.S. railways, **20:**11
Marketplace situation, comparison, CP Rail, **17:**45
Medical testing program, **31:**28-9, 32
"Monopoly", **17:**52
Motto, **17:**53
Newfoundland
Services to, **17:**48-9, 54
Changes proposed, **17:**49
Privatization, effects on service, **17:**53
Railway mileage in Canada, percent of total, **17:**47

CN Rail—*Suite*
Bill C-105
Chambre de communes, Comité permanent des Transports, comparution, **31:**19, 21
Mémoire, citation, **31:**30
Préoccupations
Examens de dépistage de drogues et d'alcool, **31:**20-3
Inspecteurs de la sécurité ferroviaire, **31:**20
Sauts-de-mouton, **31:**23-4
Bill C-205
Amendements proposés, **35:**23-4, 29
Préoccupations, **35:**22-3, 29
Devise, **17:**53
Embranchements, abandon, prévisions, **18:**48-9, 54-6; **20:**83
Examens de dépistage des drogues
Avant l'embauche, résultats, **31:**20
Opinion, **31:**21, 25
Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire, participation, **31:**21
«Monopole», **17:**52
Parcours ferroviaire du Canada, pourcentage, **17:**47
Personnel, réduction, plan quinquennal, **20:**82-3
Privatisation, service, répercussions, **17:**53
Prix de ligne concurrentiels, implications, **17:**46-7
Programme d'aide aux employés, **31:**23
Programme médical, **31:**28-9, 32
Sécurité, investissements, **31:**20
Service à Terre-Neuve, **17:**48-9, 54
Services, obligations, **17:**46
Situation commerciale, comparaison CP Rail, **17:**45
Tarifs, janvier 1983 à janvier 1987, augmentation, comparaison chemins de fer E.-U., **20:**11
Voir aussi
CP Rail
Chemins de fer

CP Rail
Alberta Gas Chemicals Ltd., mémoire à la Chambre des communes, Comité permanent des Transports, réponse, **18:**39
Bill C-18
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, exposé, référence, **18:**36
Critiques
Etudes, **17:**27-8
Prix de ligne concurrentiels, **17:**27, 29, 37
Effets sur emplois, **17:**42
Mémoire, citation, **21:**39
Bill C-105
Amendements proposés, **31:**35, 36
Opinion, **31:**33-6
Bill C-205
Amendements proposés, **35:**11-2
Position, **35:**7, 10
Préoccupations, **35:**9, 10-1, 17
Capacité à faire concurrence aux E.-U., exemple, **18:**38-9
Collections, objets anciens, archives, **35:**8
Embranchements, abandon, intention, **18:**48; **20:**83
Employés, nombre, **35:**17
Employés, visites médicales, obligation, fréquence, **31:**37
Gares
Patrimoniales, position, **35:**8
Rénovations
Montréal, **35:**8
Vancouver, **35:**9
Toronto-ouest, démolition, **35:**44

CN Rail—*Cont'd*
Repair shops, closure
Moncton, **21:**40
Quebec, **20:**83, 84; **21:**40
Safety, investments in, **31:**20
Services, obligations, **17:**46
Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry, participation, **31:**20-1
Workforce, reduction, 5 year plan, **20:**82-3
See also
CP Rail
Railways

CP Rail
Ability to compete in U.S., example, **18:**38-9
After-tax return on capital, **17:**30
Alberta Gas Chemicals Ltd., submission to House of Commons, Standing Committee on Transport, reaction to, **18:**39
Bill C-18
Brief, quotation, **21:**39
Criticisms
Competitive line rates, **17:**27, 29, 37, 40
Reviews, **17:**27-8
Effect on jobs, **17:**42
House of Commons, Standing Committee on Transport, submission, reference, **18:**36
Bill C-105
Amendments proposed, **31:**35, 36
Views, **31:**33-6
Bill C-205
Amendments suggested, **35:**11-2
Concerns, **35:**9, 10-1, 17
Position, **35:**7, 10
Branch lines, abandonment, plans, **18:**48; **20:**83
Collection, artifacts, archives, **35:**8
Employees, medical examinations, requirement, frequency, **31:**37
Employees, number, **35:**17
Free trade talks, involvement, **17:**42
Historical background, **35:**7-8
Medicine Hat, Alberta, monopoly position, **18:**34
Profitability, comparison U.S. railroads, **17:**31
Revenue, reduction, **17:**29
Stations
Heritage, position, **35:**8
Renovations
Montreal, **35:**8
Vancouver, **35:**9
West Toronto, demolition, **35:**44
Trans-border traffic, grain haulage, percentages, **17:**39
See also
CN Rail
Railways

CSX (Railway)
Employee assistance program, **32:**20-2

Cahill, Raymonde, Past President, Transport 2000
Bill C-18
Discussion, **22:**53-7, 61
Statement, **22:**48-53
Bill C-19
Discussion, **22:**53-7, 61
Statement, **22:**48-53

CP Rail—*Suite*
Historique, **35:**7-8
Libre-échange, discussions, participation, **17:**42
Medicine Hat, Alberta, position monopolistique, **18:**34
Profits, comparaison compagnies ferroviaires américaines, **17:**31
Recettes, diminution, **17:**29
Recettes après impôt, **17:**30
Trafic transfrontalier, transport de céréales, pourcentages, **17:**39
Voir aussi
CN Rail
Chemins de fer

CSX (Chemin de fer)
Programme d'aide aux employés, **32:**20-2

Cabotage et les activités commerciales maritimes, Loi
Voir
Bill C-52

Cahill, Mme Raymonde, ancienne présidente, Transport 2000
Bill C-18
Discussion, **22:**53-7, 61
Exposé, **22:**48-53
Bill C-19
Discussion, **22:**53-7, 61
Exposé, **22:**48-53

Californie (Etats-Unis)
Camionnage
Déréglementation, sécurité, problèmes, **18:**10
Rétablissement de la réglementation, **15:**29, 31-2, 50; **18:**15

Cameron, Mme Christina, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs, ministère de l'Environnement
Bill C-205, discussion, **34:**9-11; **35:**25-30, 35-6, 45

Camionnage
Industrie
Australie, déréglementation, répercussions, **22:**36
Canada
Bill C-19, inversion du fardeau de la preuve, camionneurs, opinion, **22:**30
Camionneurs, heures de travail, **18:**11
Charge utile, comparaison, Canada, E.-U., **18:**67
Chauffeurs-propriétaires, pressions, problèmes, **18:**11
Coefficient d'endettement moyen, **22:**36
Comparaison, E.-U., **15:**48-9
Coûts des affaires, comparaison, E.-U., **18:**8
Déréglementation
Code national de sécurité
Application, **19:**19
Association canadienne du camionnage, opinion, **22:**24-7
Bill C-19, importance, **23:**9, 14
But, **15:**45; **19:**8; **23:**10
Camionneurs américains, application, difficultés, **22:**31
Consultations avec industrie, **23:**10
Entrée en vigueur, **19:**9
Mise en oeuvre
Délai, **18:**8-9, 19-20; **19:**12-3; **20:**87; **22:**25
Entente féderale-provinciale, **14:**14; **23:**9
Gouvernements, fédéral, provinciaux, opinions, **22:**54
Normes, provinces
Application, état actuel, **22:**27-8
Dates d'adoption, **19:**11

California (United States)
Trucking industry
Deregulation, safety, problems, **18:**10
Reregulation, **15:**29, 31-2, 50; **18:**15

Cameron, Christina, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service, Department of the Environment
Bill C-205, discussion, **34:**9-11; **35:**25-30, 35-6, 45

Canada Immigration and Employment Commission, 29:44
Foreign ships in Canadian waters, use of Canadian workers, rulings, **29:**44

Canada Shipping Act
Canadian flagged vessels, round voyages in Canadian waters, exemption, **29:**12
Measuring systems, metric, imperial, use of, **3:**5-10
Modification, position of U.S. witnesses, **14:**22
Round-voyage cruises, treatment as international voyages, **29:**9

Canada Steamship Lines
Self-unloading vessels, construction in South America, **28:**10

Canada-United States Free Trade Agreement
Coastal shipping, effect on
Bulk carriers, numbers, **27:**10
Shipping companies, **27:**9
Quantitative restriction reference, use to limit importation of U.S. vessels, **27:**9, 12

Canadian Automobile Association
Bill C-19, position, lack of, **15:**46

Canadian Aviation Safety Board (CASB)
Bill C-18
Comments, **22:**8
House of Commons, Standing Committee on Transport, appearance, **22:**8
Creation, function, **20:**88; **22:**7, 8
Underlying principles, **22:**9
Delta, Continental, airlines, incident July 8, 1987, investigation, **19:**25; **22:**11-2, 21
Emergency return for landing, regulations, procedures, **22:**14
Investigations, jurisdiction, **22:**20
Multimodal transportation accident investigation board, proposed, views, **22:**9
National Transportation Safety Board (U.S), relations, **22:**8
Studies
Collisions at or near ground, risks, **22:**15
Fatigue, **22:**12
Safety Programs Branch, **22:**20

Canadian Bar Association
Ontario Branch, mandatory drug testing, constitutionality, study, position, **32:**31

Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers
Background information, **21:**7
Bill C-18
Deregulation, concerns, **21:**10-3, 20
Opposition, **21:**7
Bill C-19
Deregulation, concerns, **21:**10-3
Opposition, **21:**7

Camionnage—*Suite*
Industrie—*Suite*
Canada—*Suite*
Déréglementation—*Suite*
Code national de sécurité—*Suite*
Points critiques, **22:**24-5
Programme de financement, **15:**48; **18:**16, 18; **22:**24; **23:**14, 33; **24:**17
Programmes maintenant en place, **23:**9, 10
Provinces, négociations avec, **23:**14
Réseau informatique, **15:**47; **19:**17; **22:**31-2
Sections importantes qui restent, application, **23:**10
Uniformité, **19:**19
Entente de principe fédérale-provinciale, **22:**29
Entreprises, augmentation, 1975-1985, **22:**23
Exportations, importations, E.-U., pourcentage transporté par camion, **22:**22
Libre-échange, préoccupations, **22:**30, 37
Par location, pourcentage des recettes gagnées, **15:**55
Primes d'assurance, importance, coûts, **15:**33
Provinces, organismes de réglementation, jugements, dispositions légales, **23:**24
Réglementation, compétence, **15:**38, 47-8, 55; **19:**9-10; **23:**23, 27-9
Réglementation économique, sécurité, lien, difficultés, **18:**9; **24:**20
Répercussions
Chemins de fer, **22:**23
Cols bleus, **15:**34
Colombie-Britannique, taux, **15:**30
Consommateurs, **15:**34-5
Emplois, création, **15:**34
Expéditeurs, tarifs, **15:**34
Petits, **15:**29, 31
Faillites, **18:**15
Nombre, augmentation, **19:**12
Parcs privés, **22:**23
Routes interprovinciales, accès facile, **18:**8
Secteurs, **22:**35
Sécurité, problèmes, **22:**25
Solutions, **19:**7-8
Statistiques Canada, enquête sur le camionnage, 1985, **22:**22
Taux des accidents
Causes, **15:**45, 50
Facteurs, **15:**24-5, 32
Statistiques, disponibilité, **15:**24, 44
Transport loué, augmentation, **22:**26
Transporteurs
Américains, permis d'exploitation au Canada, **22:**23
Canadiens, permis d'exploitation aux E.-U., **22:**23
Transporteurs américains qui attendent permis de fonctionner au Canada, estimation, **18:**17, 22-3
Transporteurs américains, services aux Canada
Avantages, **18:**13, 65-6
Règlements de l'immigration, application, **18:**23
Transporteurs canadiens
Accès aux états américains, difficultés, **18:**8
Accès aux E.-U., **23:**18
Commerce est-ouest, propriété, **23:**18
Commerce nord-sud, part, augmentation, **23:**18
Transports, entreprise, nombre, **18:**22
Etats-Unis
Camionneurs, carnet de route, obligation, problèmes, **22:**33
Code de sécurité, absence, préoccupations, **19:**18
Déréglementation
Application, niveau des états, **22:**37
Répercussions
Assurance, industrie, **22:**34, 38, 39

Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers—*Cont'd*
Recommendation, royal commission on future directions of the Canadian transport industry, **21:**13
Transportation industry, regulation, support, reasons, **21:**7-10

Canadian Chemical Producers' Association (CCPA)
Background information, **17:**86
Bill C-18
Support, **17:**20, 86
Views, **17:**86-7, 89-90
Bill C-19
Support, **17:**20, 86
Views, **17:**88

Canadian Council of Motor Transport Administrators
National Safety Code, involvement, **18:**9, 10; **23:**28
Role, **17:**79
Truckers, licensing, inspection, uniform procedures, discussions with Department of Transport, **23:**44

Canadian Fertilizer Institute
Bill C-18, views, support, **20:**26
Bill C-19, views, support, **20:**26
Dangerous products
Security programs, **20:**30
Transportation, **20:**29
Membership, **20:**26
Purpose, **20:**25

Canadian Freightways
Operations, Alberta, British Columbia, **15:**56
Ownership, **15:**36

Canadian Industrial Transportation League (CITL)
Background information, **12:**5, 9,18-9; **17:**72-3, 77
Bill C-18
Concerns, **17:**74
Involvement, **17:**73, 74
Support, **17:**73, 75
Annual general meeting, March 4, 1987, endorsement, **17:**74
Background, **17:**77-8
Views, **17:**71-6
Bill C-19
Concerns, **17:**74
Involvement, **17:**73, 74
Support, **17:**73, 75
Annual general meeting, March 4, 1987, endorsement, **17:**74
Background, **17:**77-8
Views, **17:**71-6
Bill C-21
Benefits to Canada, **12:**8
House of Commons, legislative committee, appearance before, **12:**5
Views, support, **12:**6-9
Coalition of Concerned Shippers, membership in, **17:**76
Free trade, members attitude toward, **17:**83
Survey of membership
Deregulation, support, **12:**10
Railways and highway transportation, views, **17:**73
Transportation policy, involvement, **12:**5, 9-10; **17:**73

Camionnage—*Suite*
Industrie—*Suite*
Etats-Unis—*Suite*
Déréglementation—*Suite*
Répercussions—*Suite*
Atlantique, provinces, **18:**44-5
Canada, **22:**29
Concentration, **21:**11, 13-4; **22:**36
Emploi, **15:**63; **16:**7
Faillite, taux, **22:**24, 35, 36
Innovation, **15:**61
Matériel, âge moyen, **22:**34
Nouveaux camionneurs, **22:**34
Rémunération, **16:**7
Sécurité
Etudes, conclusions, **18:**10; **19:**7
Réponse du gouvernement, **22:**31
Taux d'accidents, lien, **15:**24, 32, 49; **18:**16; **19:**16; **21:**11
Royaume-Uni, déréglementation, répercussion sur innovation, **15:**61

Canada Steamship Lines
Navires auto-déchargeurs, construction en Amérique du Sud, **28:**10

Canadian Freightways
Propriété, **15:**36

Canadian Industries Limited (CIL)
Bill C-18
Consultation, processus, participation, **17:**8
Mémoire, citation, **17:**48
Position, **17:**8, 9-10
Bill C-19
Consultation, processus, participation, **17:**8
Position, **17:**8, 9-10
Renseignements généraux, **17:**8, 9,11, 17, 18, 19

Canadian Retail Shippers' Association
Bill C-18
Appui, **21:**43
Opinion, **21:**43
Participation, **21:**43
Bill C-19
Appui, **21:**43
Opinion, **21:**44-6
OTA, exposé, critiques, **21:**45
Participation, **21:**43
Bill C-21
Appui, **7:**27, 33
Dispositions, commentaires, **7:**27-8
Mémoire, citations, **8:**13
Recommandation, contrats confidentiels, **7:**28
Transport Canada, consultations par, **7:**25
Camionnage, intra-provincial, loi, consultation avec le gouvernement de l'Ontario, **21:**50
Conférences maritimes, relations, **7:**26-7, 35, 40
Installations de groupage
Dépenses, **21:**43
Emplois, **21:**43
Membres, transport intérieur, dépenses annuelles, **21:**43
Programme pour outre-mer, **7:**26
Renseignements généraux, **7:**25-7, 38-9; **21:**43
Transporteurs, appels d'offres, **7:**39

Canadien Pacifique Ltée
Bache Securities, rapport, citations, **17:**80-1

Canadian Industries Limited (CIL)
Background information, **17:**8, 9,11, 17, 18, 19
Bill C-18
Brief, quotation, **17:**48
Consultation process, involvement, **17:**8
Position, **17:**8, 9-10
Bill C-19
Consultation process, involvement, **17:**8
Position, **17:**8, 9-10

Canadian Labour Congress
Background information, **32:**27
Bill C-18
Brief
Quotation, **20:**91
Reference, **20:**85
House of Commons, Standing Committee on Transport, public hearings, concerns, **20:**75
Views
Concerns, **20:**76-7
Disagreements, **20:**75
Royal commission, need for, **20:**76, 91
Bill C-19
Brief
Quotation, **20:**91
Reference, **20:**85
House of Commons, Standing Committee on Transport, public hearings, concerns, **20:**75
Views
Concerns, **20:**76-7
Disagreements, **20:**75
Royal commission, need for, **20:**76, 91
Bill C-105
Clause 35, position, **32:**33-4
Drug testing, position, **32:**28-32
House of Commons, Standing Committee on Transport, submission, request for prohibition on all forms of employment-related drug and alcohol testing, **31:**20
Recommendations, **32:**32
Employee assistance programs, views, **32:**37-8, 40
Mandatory drug testing, position paper released December, 1986, reference, **32:**28

Canadian Manufacturers' Association (CMA)
Background information, **9:**5, 7; **18:**60
Bill C-18
Air transportation, position, lack, **18:**68-9
House of Commons, Standing Committee on Transport
Amendments, views, **18:**60
Brief, reference, **18:**60
Support, **18:**60
Bill C-19
House of Commons, Standing Committee on Transport
Amendments, views, **18:**60
Brief, reference, **18:**60
Support, **18:**60
Bill C-21, position, **9:**5-7
Proposed amendment, **9:**7
Free trade negotiations, support for, **18:**63

Canadian Maritime Industries Association
Background information, **26:**9-10
Bill C-52, recommendations
"Canadian ship", definition, **26:**12
Refit and repair, **26:**12-3
Free Trade Agreement, benefit to shipyards, views, **26:**11
Shipbuilding industry, government policy, views, **26:**15, 17

Carney, honorable Patricia, président, Conseil du Trésor
Exposé concernant l'application de Bill C-52, **29:**17

Carter, M. Frank H., avocat général, Wabush Mines/Pickands Mather Co.
Bill C-18
Discussion, **22:**65, 67, 68-9
Exposé, **22:**62

Cash, M. Stephen L., gérant, stratégies, produits du soufre, Canadian Industries Limited
Bill C-18
Discussion, **17:**11-2, 14, 16-7, 18, 19, 20
Note biographique, **17:**8

Chamber of Shipping of British Columbia
Bill C-52, amendements proposés, **29:**10-1, 24-5
Renseignements généraux, **29:**7-8

Chambre des communes
Comité permament des Transports, cinquième rapport sur la consommation abusive de drogue et d'alcool dans l'industrie ferroviaire, conclusion, **31:**36
Personnes nommées, examen par comité permanent, **23:**36
Règlements de la Chambre, nouveaux, effets, **13:**12

Champion Forest Products of Alberta Limited
Coûts de transport, importance, problèmes, **20:**11
Marché, E.-U., situation, **20:**13
Modernisation et expansion, projet, **20:**10-2
Raisons, **20:**18
Renseignements généraux, **20:**10

Chemins de fer
Accidents
Aux passages à niveau, **30:**24-5
Conrail, collision avec Amtrak, Chase, Maryland, janvier 1987, entrevue avec mécanicien Ricky Gates, **31:**22
Wagons américains, implication, **30:**17
Allemagne de l'Ouest, France, situation, **18:**74
Australie, années 1960 et 1970, investissement, amélioration, **18:**74
Automobiles, industrie, importance, **17:**58
Bill C-18
Préoccupations, **14:**19
Revenus, pertes
Projetés, **17:**60, 82-3, 85
Etudes, **21:**57
Réaction possible, **20:**45-7
Bill C-105
Fraternité des ingénieurs de locomotives, consultations sur règlements, **32:**26-7
CN, CP, similarité, **17:**54
Code uniforme des règles d'exploitation, changements, application, **30:**17
Directeurs de compagnies, examens selon les règles, exigence, **33:**16
Comparaison, Canada, E.-U., **17:**55; **20:**10
Contrats confidentiels, désir de permission de signer, **14:**17, 21;**16:**35, 46
Déclin, responsabilité, **18:**71
Drogues et alcool, abus, programmes d'aide aux employés
Bill C-105, effet, **30:**23
Efficacité, **32:**23
Employeur/employé, programmes conjoint, **32:**37-8

Canadian Medical Association
Aeronautics Act
Section 5.5, involvement, **31:**7, 8; **33:**36, 38, 40
Automobile drivers, guide for fitness, involvement, **31:**15, 16
Bill C-105
Amendments proposed, **31:**11-2
Clause 35, recommendation, **31:**7
Concern, physician-patient relationship, **31:**14-5
Co-operation, position, **33:**36
Employees, incapacitated, income protection, views, **31:**12
Letter to Hon. Benoît Bouchard, dated June 15, 1988, quotation, **32:**18, 41
Drug testing in the workplace, position, development, **31:**17
Mandatory medical reporting, position, **31:**7-8
Medical reporting relative to aviation safety conditions, guide to physicians, preparation, **31:**8
Railway safety, aviation safety, differences, views, **31:**8-9

Canadian Merchant Service Guild
Background information, **29:**41-2
Bill C-52
Concerns, **29:**42-4
Support, with exceptions, **29:**42
Canada Immigration and Employment Commission, proposal to regarding employment of Canadians on foreign ships, **29:**44

Canadian Pacific Limited
Bache Securities, report, quotations, **17:**80-1

Canadian Pulp and Paper Association (CPPA)
Background information, **12:**17; **20:**7, 17, 24
Bill C-18
Involvement, **20:**16
Rail transportation provisions, support, **20:**7, 9
Brief, references, **20:**9, 10
Canadian North Atlantic Conference, relations with, **12:**17

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC)
Funding, **1:**29
Rate determination, procedures, **1:**19-20, 31-2
Role, **1:**19, 34
Telecommunications companies subject to regulation by, names, **1:**36

Canadian Railway Labour Association
Drug testing, support for, **31:**25, 26

Canadian Retail Shippers' Association
Background information, **7:**25-7, 38-9; **21:**43
Bill C-18
Involvement, **21:**43
Support, **21:**43
Views, **21:**44
Bill C-19
Involvement, **21:**43
OTA, submission, criticisms, **21:**45
Support, **21:**43
Views, **21:**44-6
Bill C-21
Brief, quotations, **8:**13
Consultation by Transport Canada, **7:**25
Provisions, comments, **7:**27-8
Recommendation, confidential contracts, **7:**28
Support, **7:**27, 33

Chemins de fer—*Suite*
Drogues et alcool, abus, programmes d'aide aux employés—*Suite*
Voir aussi
Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire
Embranchements/lignes, abandon
Justification, **21:**57
Provinces maritimes, **18:**48-9
Québec, **18:**52-3
Répercussions sur tarifs, absence, **20:**70-1
Emplois, diminution, **20:**21, 54, 82; **22:**88
Employés (affectés aux opérations)
Examens médicaux, exigences, **32:**17, 44-5, 55; **33:**11-2
Feuille de route, **32:**53
Heures de travail, années de guerre, **30:**18
Horaires de travail, besoin d'amélioration, étude, **30:**24
Périodes de repos, règlement, difficultés, **30:**18-9; **32:**24-6, 54
Qualifications, exigences, **30:**13
Ententes de manoeuvres interréseaux, tarifs, Canada, E.-U., **17:**51
Etats-Unis
Avantages concurrentiels, **17:**36
Contrat confidentiel
Avantages, exemple, **21:**53-4
Introduction, **16:**35
Déréglementation
Concentration, **21:**11
Coûts, moyens de réduction, **17:**67
Emploi, rémunération, répercussions, **16:**7
Répercussions sur chemins de fer canadiens, exemples, **17:**61
Sécurité, répercussions, **20:**54
Développement, marché, comparaison, Canada, **18:**74
Opérations canadiennes avec expéditeurs captifs, **17:**82
Petites lignes privées, **20:**70
Points de passage, fermeture, **17:**52
Expéditeurs
Captifs
Attitude des chemins de fer envers, **20:**33
Exemples, **17:**84-5; **18:**34-5
Explication, **18:**61-2; **20:**13
Nombre, **18:**60
Disparités régionales, **18:**61
Transport ferroviaire, concurrence, avantages, **20:**38
Contrats confidentiels
Appui, **15:**62; **16:**46
Importance, **20:**14-5
Pratiques injustes, recours, Bill C-18, **16:**47-9
Petits expéditeurs
Bill C-18, avantages, **21:**56
Illustrations, **21:**55
Produits de base en vrac, Bill C-18, appui, **15:**62
Frais d'exploitation, comparaison E.-U., **17:**17, 28
Gares, patrimoniales
Acquisition par collectivités, frais connexes, problèmes, **35:**20
Bill C-205, désignation, critères, établissement, **35:**25
Cession, procédures actuelles, **34:**10-1, 12; **35:**9
Chiffres, **34:**11
Conservation, situation
Acton Vale, Qc, **35:**33
Antigonish, N.-E., **35:**15-6, 34
Beiseker, Alta, **34:**7, 8-9, 14
Claresholm, Alta, **34:**13
Halifax, N.-E., **35:**33
London, Ont., **35:**21
McAdam, N.-B., **35:**24-5, 26
Okotoks, Alta, **34:**7, 13-4
Orangedale, N.-E., **35:**16, 27, 34
Québec, Qc, **35:**33

Canadian Retail Shippers' Association—*Cont'd*
Carriers, tender process, **7:**39
Consolidation facilities
Employment, **21:**43
Expenditures, **21:**43
Intra-provincial trucking legislation, involvement with Ontario government, **21:**50
Members, domestic transportation, annual expenditures, **21:**43
Program, offshore, **7:**26
Shipping conferences, relations, **7:**26-7, 35, 40

Canadian Shippers' Council
Background information, **6:**5-6, 7-8
Bill C-21
Brief, quotes, **6:**15, 23
Conference interests, comments, disagreements, **6:**10-11
Provisions, endorsed, not endorsed, **6:**8-9
Support, **5:**15; **6:**6, 7
Survey of shippers, 1986, results, **6:**11, 16
Formation, reason, **7:**25
Mandate, **6:**6
Membership, advantages, **6:**17
Role, scope, **7:**20

Canadian Transport Commission
Bill C-21, involvement, **5:**10, 12
Intercoastal shipping, waiver system, involvement, **26:**8; **27:**7
Members, staff and chairman, relationship, involvement in decision making, **22:**53
Railway Transport Committee, demolition of West Toronto railway station, decision, **35:**38
Transportation, consumer disputes, function, **22:**59

Canadian Trucking Association
Bill C-19
Amendment proposed, **22:**26-7
Views, **22:**22-7
Membership, **18:**15-6

Canadian Union of Public Employees
Airline Division
Background information, **21:**22
Bill C-18
Brief
Quotation, **21:**28
References, **21:**25
Views, opposition, **21:**23-7
Bill C-19, views, **21:**23-4

Carney, Hon. Patricia, President of the Treasury Board
Statement *re* application of Bill C-52, **29:**17

Carter, Frank H., General Solicitor, Wabush Mines/Pickands Mather Co.
Bill C-18
Discussion, **22:**65, 67, 68-9
Statement, **22:**62

Cash, Stephen L., Logistics Manager, Sulpher Products, Canadian Industries Limited
Bill C-18, discussion, **17:**11-2, 14, 16-7, 18, 19, 20
Biographical note, **17:**8

Chamber of Shipping of British Columbia
Background information, **29:**7-8
Bill C-52, amendments proposed, **29:**10-1, 24-5

Chemins de fer—*Suite*
Gares, patrimoniales—*Suite*
Conservation, situation—*Suite*
Regina, Sask., **35:**21
St. Croix, N.-B., **35:**39
St. Mary's, Ont., **35:**33
Démolition
Drumheller, Alta, **34:**11-2
Toronto-ouest, démolition, **35:**37, 44
Encore utilisées, nombre, **35:**42
Manitoba, définition, recherche, **35:**26, 27
Protection, absence, loi actuelle, **34:**11
Grosses compagnies, services de l'hygiène et de la sécurité, **31:**13-4
Libre-échange, répercusssions sur accès concurrentiel, **17:**53-4
Lignes américaines, avantages, **21:**39
Obligations, **17:**35
Politique, mandarins fédéraux, rôle, **18:**71
Prix de base, augmentation trimestrielle, **20:**63
Règle «G», explication, **30:**22; **32:**44, 53-4
Réseau céréalier, **18:**53
Roues, inspection, **21:**39-40
Russie
Employés, examens médicaux, fréquence, **31:**29
Importance, **18:**74
Sécurité
Inspecteurs de sécurité
Compétence, **30:**15
Procédures, pouvoirs, **30:**13-4
Inspections visuelles, matériel de haute technologie, **30:**15
Procédures, changements, **30:**16
Sécurité, registre, CN, CP, **19:**38; **30:**16
Tarifs, structure, historique, **20:**39
Véhicules automobiles, transport par wagon, système, développement, **17:**59
Voyageurs, service
CN, CP, obligations, **16:**42
Compétition, absence, **16:**41
Détérioration, **20:**20
Wagonniers
Fonctions, **21:**31
Heures de travail, **30:**13
Remplacement par aiguilleurs, **21:**37, 41

Chemins de fer, Loi
Article 119, **34:**10-1, 12; **35:**9
CRTC, hausses de tarif, procédure, **1:**31
Ponts, construction, processus réglementaire, difficultés, **31:**30-1
Tarif, réglementation, formule d'établissement des coûts, **22:**66
VIA Rail, services voyageurs, dispositions, **16:**42

Chemins de fer, Loi modifiant la loi
Voir
Bill C-3, teneur

Chow, M. Garland, professeur, Université de Columbie-Britannique
Camionnage, industrie, déréglementation, sécurité, lien, étude, référence, **18:**16-7

Chrysler Canada Ltée
Concurrence entre divisions, illustration, **17:**66
Expédition de véhicules, importation, exportation, **17:**70
Magic Wagons, production quotidienne, **17:**66
Pourcentage destiné aux E.-U., **17:**66

Champion Forest Products of Alberta Limited
Background information, **20:**10
Markets, U.S., location, **20:**13
Modernization, expansion, project, **20:**10-2
Reasons, **20:**18
Transportation costs, importance, problems, **20:**11-2

Chow, Garland, Professor, University of British Columbia
Trucking industry, deregulation, safety, linkage, study, reference, **18:**16-7

Chrysler Canada Ltd.
Competition among divisions, illustration, **17:**66
Magic Wagons, daily production, **17:**66
Percentage sent to U.S., **17:**66
Shipment of vehicles to and from Canada, **17:**70

Churcher, Colin, Director General, Railway Safety, Department of Transport
Bill C-105, discussion, **30:**12-25; **32:**44-9, 51-5; **33:**10-3, 15-7, 19-23, 25-35, 37-9, 40-1

Citizenship
Charter of Rights, section 15, view of Department of Justice, **24:**47
Permanent resident, definition, **24:**35-6

Clarke, J. Y., President, Canadian Maritime Industries Association
Bill C-52
Discussion, **26:**14-9
Statement, **26:**9-14

Coal
British Columbia, rate of return, 1986, **20:**62
Capital investment, 1980-85, **20:**56
Export sales, total, **20:**56
Haul distance, average, comparison, Australia, **20:**73
Industry
Bill C-18, effect on employment, **20:**66, 68
Nature, **20:**56
Railroads, relationship, **20:**58
Metallurgical, thermal
Markets, **20:**73
Production, **20:**72
World markets, increase, 1980-85, **20:**56
Price, **20:**70, 72
Productivity, increase, **20:**56
Ratio of rail freight to price, increase, **20:**62
Shipment by rail
Charges, percentage of price, **20:**57
Freight bill, total, 1986, **20:**58
Rail-tonne miles, 1986, **20:**57
Tonnes, 1986, **20:**57
Transportation costs, govenment policy, Australia, South Africa, **20:**61
Western Canadian, transportation to Ontario, route, **27:**12
World-wide
Canada, competitive position, factors, **20:**65
Competitive conditions, changes, **20:**60
Recession, effect on prices, **20:**56

Churcher, M. Colin, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports
Bill C-105, discussion, **30:**12-25; **32:**44-8, 49, 51-5; **33:**10-3, 15-7, 19-23, 25-35, 37-9, 40-1

Citoyenneté
Charte des droits, article 15, ministère de la Justice, opinion, **24:**47
Résident permanent, définition, **24:**35-6

Clarke, M. J. Y., président, Association canadienne des industries maritimes
Bill C-52
Discussion, **26:**14-9
Exposé, **26:**9-14

Coalition of Concerned Shippers
Bill C-18, appui, **21:**48
Bill C-19, appui, **21:**48
Bill C-21, appui, **12:**13
Camionnage, réforme économique, incitations aux gouvernements provinciaux, **21:**49
Renseignements généraux, **21:**48

Code national de sécurité
Voir
Camionnage—Canada—Déréglementation

Coleridge, M. James, directeur du développement touristique, Tourism Vancouver
Bill C-52, exposé, **29:**38-41

Collision ferroviaire Hinton
Voir
Commission d'enquête, collision ferroviaire de Hinton

Colombie-Britannique
Camionnage, industrie
Déréglementation, répercussion sur taux, **15:**30
Motor Carrier Commission, règles d'entrée, assouplissement, **15:**30
Véhicules, normes d'inspection, renforcement, répercussions, **22:**25

Cominco
Arctique, mines, interêts, **21:**62

Commerce
Exportations
Importance, **6:**12
Pourcentage par bateau, **6:**6
Produits transportés par conférences maritimes, **6:**13

Commission canadienne des transports
Bill C-21, participation, **5:**10, 12
Comité des transports par chemin de fer, démolition de la gare de l'ouest de Toronto, décision, **35:**38
Commerce intercôtier, système d'exemption, participation, **26:**8; **27:**7
Membres, personnel et président, relations, participation dans prises de décisions, **22:**53
Transports, consommateurs, différends, fonction, **22:**59

Coal Association of Canada
Background information, **20:**56, 73
Bill C-18
Amendments, House of Commons, views on, **20:**74
Involvement, **20:**58
Views, support, **20:**57-9

Coalition of Concerned Shippers
Background information, **17:**76; **21:**48
Bill C-18, views, **21:**48
Bill C-19, views, **21:**48
Bill C-21, support, **12:**13
Economic reform of trucking industry, approaches to provincial governments, **21:**49

Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act
See
Bill C-52

Coleridge, James, Director of Tourism Development, Tourism Vancouver
Bill C-52, statement, **29:**38-41

Cominco
Arctic, mining interests, **21:**62

Commission of Inquiry, Hinton Train Collision (Foisy Commission)
Report
Findings
Lack of sleep, **30:**18; **32:**24
Operating rules, **30:**17-8
Work scheduling, **30:**23-4
Mandatory medical reporting, recommendation, **31:**9

Commission of Inquiry on Aviation Safety (Dubin commission)
Report
Findings, **20:**88
Quotations, **22:**9

Communications Department
Broadcasters, involvement, **1:**19
Radio Act, role, activities, **1:**17-8
Spectrum management, cost recovery, **1:**17; **2:**8-9

Communications/Telecommunications
Companies, regulation by CRTC, names, **1:**36

Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States, Jordan, William A.
Quotation, **19:**42-3; **20:**89
Reference, **19:**30-1

Competition Act
Criminal test replaced by civil, **13:**8
Shipping agreements, exemptions, application, **5:**8-9

Consolidated Freightways, 15:36

Consolidated Shipping Group, 5:14

Constitution
Meech Lake Agreement, clause 6, national objectives, provincial governments, interpretation, **21:**47

Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada
Navires étrangers dans eaux canadiennes, utilisation de marins canadiens, décisions, **29:**44

Commission de révision des lois
Voir
Statuts révisés du Canada, 1985

Commission d'enquête, collision ferroviaire de Hinton
Rapport
Déclaration médicale obligatoire, recommandation, **31:**9
Résultats
Horaires de travail, **30:**23-4
Manque de sommeil, **30:**18; **32:**24
Règles d'exploitation, **30:**17-8

Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (Dubin, commission)
Rapport
Citations, **22:**9
Découvertes, **20:**88

Committee of Inquiry into Shipping (Grande-Bretagne), 6:35

Communauté économique européenne
Chantiers navals, taux de subvention, **26:**17
Règlements relatifs au transport maritime, **11:**7-8
Consultation, disposition, **11:**8-9, 10

Communication, ministère
Gestion du spectre, récupération des coûts, **1:**17-8; **2:**8-9
Loi sur la radio, rôle, activités, **1:**17-8
Radiodiffuseurs, rôle, **1:**19

Communications et télécommunications
Sociétés, réglementation par CRTC, noms, **1:**36

Compagnie de la Baie d'Hudson
Marchandises, pourcentage acheté au Canada, ailleurs, **7:**37

Compagnie Minière Québec Cartier
Chemin de fer, application du Bill C-18, manque, **22:**40

Compagnies aériennes
Agents de bord, fonctions, **22:**82-3
Air Bras d'Or, **19:**36, 37, 45; **21:**70
Continental Airlines, taux d'insatisfaction, **19:**29
Coûts, structure, réduction, moyens, **22:**72
CP Air, PWA, fusion, répercussions sur emplois, **20:**80
Delta Airlines
Bureau canadien de la sécurité aérienne, enquête, **22:**11-2
Incidents, explication, **19:**25; **22:**21
Services au Canada, **19:**24
Eastern Airlines, sécurité, infractions, amendes, **20:**90
Etats-Unis
Déréglementation, répercussions
Concentration, **21:**10
Entretiens, appareils, **21:**
Sécurité, **21:**11
Tarifs, **21:**11-2
Travailleurs, syndicats, **20:**81
Travailleurs, déplacement, 1978-1983, ministère du Travail, enquête, **20:**78
Fusions, raisons, **20:**79
Fusions et acquisitions, **21:**71

Consultative Shipping Group
Background information, **6:**9; **11:**5, 6-7
Bill C-21, views, concerns, **11:**5-6

Consumer and Corporate Affairs Department
Bill C-21, influence on, **7:**18-9, 22
Director of Investigative Research, shipping conferences, practices, power to investigate, **5:**7, 10

Consumer Rail Equity Act (U.S.), 17:48

Cope, Raymond R., President, Ontario Trucking Association
Bill C-19
Discussion, **18:**11-20, 22-3
Statement, **18:**7-11
Letter to Hon. John Crosbie, quotation, **18:**19

Corbin, Hon. Eymard Georges, Senator (Grand-Sault)
Bill C-3, subject-matter, **1:**47-8, 51
Bill C-18
Coming into force, **14:**15, 27
Witnesses, **14:**15
Bill C-19
Coming into force, **14:**15, 20, 27
Provinces, corresponding legislation, **14:**19-20
Witnesses, **14:**15
Bill C-205, **35:**18, 24-6, 30, 43, 46-7

Council of European and Japanese National Shipowners' Associations (CENSA)
Code of Fair Practices, Shippers' council, concept, development, **5:**21
Self-policing code, **6:**12

Council of Forest Industries of British Columbia (COFI)
Background information, **20:**41
Bill C-18, support, views, **20:**41-3
Bill C-52
Brief, quotation, **26:**7
Dominion Marine Association, position, views regarding, **26:**6
Intercoastal trade, views, **26:**5-6
Waiver system, opposition, **26:**7

Cowan, James S., Stewart, Mackeen & Covert, Legal Counsel for Scotia Investments Ltd.
Bill C-18
Discussion, **18:**28
Opening remarks, **18:**24
Statement, **18:**24-7
Bill C-19
Discussion, **18:**28
Opening remarks, **18:**24
Statement, **18:**24-7

Crosbie, Hon. John Carnell, Minister of Transport
Bill C-18
Discussion, **15:**14-23, 25-7
Statement, **15:**8-13
Bill C-19
Discussion, **15:**14-23, 25-7
Statement, **15:**8-13
Drug tests to be included in Railway Safety Act, press release, January 19, 1988, **32:**28

Compagnies aériennes—*Suite*
Grèves, 1985,1986,1987, **21:**25
Insatisfaction, taux
Comparaison, Canada, E.-U., **22:**59
E.-U., plus élevé, nombre, **19:**29
Marché, surcapacité, causes, **22:**82
People's Express, Texas Air, fusion, employés, destin, **20:**78
Privatisation, compagnies aériennes gouvernementales, autres pays, **15:**27
Productivité, Canada, E.-U., comparaison, **22:**85-6
Profits, rendements, **22:**72, 85
Québecair, subventions, service à la Gaspésie, répercussions, **21:**75-6
Restructuration, Canada, E.-U., comparaison, **19:**31
Tarifs
Accompagnateur d'une personne handicapée, **32:**12-3
Coûts, répartition, transport des passagers, nourriture, **22:**81
Détermination, **22:**81
Voir aussi
Air Atlantic
Air Canada
Air Nova
Société des Transports du Nord Limitée

Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States, Jordan, M. William A.
Citation, **19:**42-3; **20:**89
Référence, **19:**30-1

Concurrence, Loi
Transport maritime, accords, exemptions, application, **5:**8-9
Poursuites criminelles remplacées par poursuites civiles, **13:**8

Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
Code d'éthique des transporteurs maritimes, **7:**20; **11:**6
Transport maritime, capacité excédentaire, rapport, référence, **11:**17

Conférences maritimes
Adhésion, facilité, **6:**31-2, 41
Atlantique Nord
Mesures distinctes, droit de facto, **12:**18
Restructuration, **7:**8
Volume, taux, **7:**8
Autres pays, règlement, absence, **7:**6; **9:**12
Avantages
Emploi, **7:**11
Expéditeurs, **6:**37
Petits expéditeurs, **7:**19
Revenus, **7:**12, 23
Stabilité, **10:**5
Bill C-21, préoccupations, **5:**15-6, 18
Caractère international, **5:**13-4
Cartel, justification, **5:**15; **6:**16
Changements, **6:**25-6
Conseils des expéditeurs, relations, préoccupations, **6:**12, 24; **7:**21
Contrats confidentiels, opposition, **15:**17
Définition, **5:**17
Détérioration, commencement, **5:**14-5
Diversité, **6:**9
Histoire, description, **5:**7, 14
Monopole ou oligopole, **6:**43
Numéros, **5:**7, 12, 13
Pouvoir, contraintes, **7:**7-8
Service, concurrence interne, **7:**13-4
Super-conférences, développement, **6:**15; **7:**27, 30
Atlantique, Pacifique, différences, **7:**34-5

Da Sylva, Normand, Director, Health Services, Canadian Medical Association
Bill C-105
Discussion, **31**:6, 10, 13-8
Statement, **31**:6-7

***Daily News* (Prince Rupert)**
Benoît Bouchard, quotation *re* protection of cruise industry from Bill C-52, reference, **27**:18-9
Publication, frequency, **27**:22

Dalibard, Jacques, Director General, Heritage Canada
Bill C-205, discussion, **35**:41-2, 45

Dangerous goods
Chlorine, transportation by truck, safety, **17**:21

Davey, Hon. Keith, Senator (York)
Bill C-18
Air transport, U.S., deregulation, **22**:77-8
Airlines
Foreign ownership, **22**:76-7
Market share, **22**:84
Automobiles
Associations, **17**:71
Imports, **22**:89-90
Committee, work plan, **14**:24
Deregulation, concerns, **23**:14-6
Free trade, effect on Canada, **17**:64-5
Iron Ore Company of Canada, **22**:44, 46-7; **23**:21
Motion, **24**:11
MVMA, position, **17**:69
National Transportation Agency, **23**:35-8
Pearson International Airport, **22**:79
Procedure, **17**:42, 71, 85
Railways
Competitive line rates, **17**:32
Deregulation, comparison U.S., Canada, **17**:31
Free trade, effects, possible, **17**:52-3
Profits, comparison, U.S., Canada, **17**:31
Regulation, purpose, **17**:36-7
United States
Competitive access, lack of, **17**:30
Deregulation, **17**:30
Safety, **18**:47
Transport 2000, **22**:55-7, 60-1
Transportation, deregulation, U.S., **15**:22
Transportation undertakings, foreign acquisition, **23**:17-8
Bill C-19
American truckers, **18**:32-3, 47-8
Associations, membership, **15**:35
California, trucking regulation, **15**:37, 50
Canadian Automobile Association, position, **15**:46
Committee, work plan, **14**:24
Deregulation
Canada, U.S., comparison, **15**:22-4
Concerns, **23**:14-6
Effects, **15**:32
Safety, linkage, **18**:20-1
U.S., effect on bankruptcy rate, **22**:35-7
Regulatory reform or deregulation, **15**:48
Safety, **18**:47
Transport 2000, **22**:55-7, 60-1
Truckers, American, **23**:18-9

Conférences maritimes, Loi dérogatoire de 1979
But, **6**:6
Dispositions, **5**:7
Peines, **5**:17
Prorogations, **5**:13
Réglementation, limite, **6**:13-4

Conférences maritimes, Loi dérogatoire de 1986
Bill C-18, comparaison, **14**:21
Voir aussi
Bill C-21

Congrès du Travail du Canada
Bill C-18
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, audiences publiques, préoccupations, **20**:75
Mémoire
Citation, **20**:91
Référence, **20**:85
Opinion
Commission royale, besoin, **20**:76, 91
Opposition, **20**:75
Préoccupation, **20**:76-7
Bill C-19
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, audiences publiques, préoccupations, **20**:75
Mémoire
Citation, **20**:91
Référence, **20**:85
Opinion
Commission royale, besoin, **20**:76, 91
Opposition, **20**:75
Préoccupation, **20**:76-7
Bill C-105
Article 35, position, **32**:33-4
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, mémoire, demande d'interdiction sur toutes formes d'examens de dépistage des drogues et de l'alcool liés à l'emploi, **31**:20
Recommandations, **32**:32
Tests de dépistage de la drogue, position, **32**:28-32
Programmes d'aide aux employés, opinion, **32**:37-8, 40
Renseignements généraux, **32**:27
Tests obligatoires de dépistage de la drogue, prise de position, document publié décembre 1986, référence, **32**:28

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
Camionneurs, permis, inspection, formalités uniformes, discussions avec ministère des Transports, **23**:44
Code national de sécurité, participation, **18**:9, 10; **23**:28
Rôle, **17**:79

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC)
Droits, tarif, hausse, procédure, **1**:19-20, 31-2
Financement, **1**:29
Rôle, **1**:19, 34
Sociétés de télécommunications réglementées par, noms, **1**:36

Conseil des associations nationales d'armateurs d'Europe et du Japon
Code d'auto-réglementation, **6**:12
Code des pratiques équitables, conseils d'expéditeurs, concept, développement, **5**:21

Davey, Hon. Keith, Senator (York)—*Cont'd*
Bill C-19—*Cont'd*
Trucking industry
Effect of free trade on, **18:**14; **22:**37
Northern Canada, problems, **15:**52
Safety, monitoring, **15:**45
Video on trucking (60 minutes), **15:**54
Bill C-52, **27:**12-5
Bill C-105, **31:**14-5, 24-5, 32-3; **32:**20-1, 25, 36-8; **33:**22, 33, 39-40
Bill C-205, **35:**44-5

David, Hon. Paul, Senator (Bedford)
Bill C-205, **35:**43

Dawes, Peter, Secretary, Automobile Importers of Canada, Senior Vice-President, Canadian Importers Association Inc.
Bill C-18
Discussion, **22:**89-92
Statement, **22:**86-8
Bill C-19
Discussion, **22:**89-92
Statement, **22:**86-8

De Bané, Hon. Pierre, P.C., Senator (De la Vallière)
Bill C-18, discussion, **21:**67-9, 72, 75

De Ruiter, M. A., Director of Shipping and Maritime Affairs, Netherlands Minister of Transport, Consultative Shipping Group
Bill C-21, discussion, **11:**8, 10, 13

Denmark
Shipyards, government support for, **26:**17

Deregulation
See particular subjects

Deschênes, Bernard M., President, Canadian Aviation Safety Board
Bill C-18
Discussion, **22:**10-8, 20-1
Statement, **22:**7-9

Dillman, Elwood, Group Distribution, Co-ordinator, Scotia Investments Ltd.
Bill C-18
Discussion, **18:**28-32
Opening remarks, **18:**24
Bill C-19
Discussion, **18:**28-32
Opening remarks, **18:**24

Dionne, Maurice, Public Relations, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)
Bill C-18
Discussion, **20:**37, 40
Statement, **20:**32-3

Disabled and handicapped
Younger disabled, changing attitudes of, **32:**10

Dome Petroleum
Proposed takeover by Amoco Canada, **15:**25

Conseil des chargeurs maritimes d'Europe, 6:12

Conseil des expéditeurs canadiens
Bill C-21
Appui, **5:**15; **6:**6, 7
Conférences, intérêts, observations, désaccord, **6:**10-1
Dispositions, approuvées, non-approuvées, **6:**8-9
Enquête des expéditeurs, 1986, résultats, **6:**11, 16
Mémoire, références, **6:**15, 23
Création, logique, **7:**25
Mandat, **6:**6
Membres, avantages, **7:**17
Renseignements généraux, **6:**5-6, 7-8

Conseil économique du Canada
Création, justification, **18:**76
Développement régional, rapport, référence, **18:**77
Opinion
Dépenses de l'état, augmentation, **18:**77
Libre-échange, **18:**77

Consolidated Freightways, 15:36

Consolidated Shipping Group, 5:14

Consommation et Corporations, ministère
Bill C-21, influence sur, **7:**18-9, 22
Ministère, Directeur des enquêtes et recherches, conférences maritimes, procédures, pouvoir d'enquêter, **5:**7, 10

Constitution
Lac Meech, accord, art. 6, objectifs nationaux, gouvernements provinciaux, interprétation, **21:**47

Construction navale, industrie
Accord de libre-échange
Canada, réserve, **26:**11
Etats-Unis, industrie maritime, protection, **26:**11
Canada
Compétivité, **26:**14; **28:**10
Groupe de travail gouvernement/industrie, **26:**17-8
Impact sur l'économie, **26:**18
Perspectives d'avenir, **26:**10-1
Survie, changements nécessaires, **26:**13
Communauté économique européenne
Politique, **11:**12
Subventions, **26:**17
Corée du Sud, employés des chantiers navals, salaires moyens mensuels, comparaison, Canada, **26:**15
Danemark, chantiers navals, système d'appui, **26:**17
Déclin, monde occidental, 1976-1986, **26:**10
Extrême Orient, part du marché mondial de la construction navale, augmentation, **26:**13
Grande-Bretagne, crédit d'intervention, **26:**17
Japon, politique, **11:**12
Marché mondial, **26:**13
Navires de croisière, grands, construction, **29:**11
Possibilité de construire au Canada, **29:**18, 29

Consultative Shipping Group
Bill C-21, opinion, préoccupations, **11:**5-6
Renseignements généraux, **6:**9; **11:**5, 6-7

Dominion Marine Association
Bill C-52
Amendment proposed, **25:**10
Intercoastal trade, position, **26:**6
National Tranportation Agency, concerns, **27:**13
Free Trade Agreement
Involvement, **27:**15
Views, **27:**9-10, 13
Waiver system, views, qualified support, **27:**7-8

Domtar Inc., 17:21

Doody, Hon. C. William, Senator (Harbour Main-Bell Island)
Bill C-18
Drafting, French version, **24:**39-41, 42-3
Motions, **24:**7, 8,9, 10, 11, 51
Procedure, **24:**22-4, 44-5, 46-7, 51, 53
Senate, **24:**48
Bill C-19, **24:**4-6, 22-4, 30-1, 34

Douglas, Donald, Director, Licensing and Certification Branch, Department of Transport
Bill C-18, discussion, **19:**24, 40

Doyle, Hon. Richard J., Senator (North York)
Bill C-105, **30:**22
Bill C-205, **35:**20-1, 30, 36-7

Drug abuse
Society, concerns, **32:**36
Tests, validity, **32:**28-9, 34-5
See also
Health and Welfare Department — National Consultation on Substance Abuse and the Workplace

du Plessis, R. L., Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel
Bill C-105, **33:**25
Bill C-205, **35:**46-7

Dubin commission
See
Commission of Inquiry on Aviation Safety

Duke, Gary, and Associates
Report on Alaska cruise industry, reference, **29:**40

Dykers, L. G., President, Obed Mountain Coal Company, Coal Association of Canada
Bill C-18, discussion, **20:**60-1, 65-9, 72, 74-5

E.L.M.A.
Service, **11:**15

Earlam, Peter F., Chairman, North Atlantic Freight Conferences, Canadian Eastbound Freight Conference and Continental Canadian Westbound Freight Conference
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **7:**14-5, 19-21, 23-4
Statement, **7:**11-4
Biographical note, **7:**11

East Canada Caribbean Freight Association
Formation, members, demise, **8:**16

Consumer Rail Equity Act (E.-U.), 17:48

Cope, M. Raymond R., président, Ontario Trucking Association
Bill C-19
Discussion, **18:**11-20, 22-3
Exposé, **18:**7-11
Lettre à l'honorable John Crosbie, citation, **18:**19

Corbin, honorable Eymard Georges, sénateur (Grand-Sault)
Bill C-3, teneur, **1:**47-8, 51
Bill C-18
Entrée en vigueur, **14:**15, 27
Témoins, **14:**15
Bill C-19
Entrée en vigueur, **14:**15, 19, 27
Provinces, mesures législatives correspondantes, **14:**19-20
Témoins, **14:**15
Bill C-205, **35:**18, 24-6, 30, 43, 46-7

Corée du Sud
Employés des chantiers navals, salaire moyen, 1986, **26:**15

Council of Forest Industries of British Columbia (COFI)
Bill C-18, appui, position, **20:**41-3
Bill C-52
Dominion Marine Association, position, opinion, **26:**6
Mémoire, citation, **26:**7
Système d'exemption, oppositions, **26:**7
Transport maritime intercôtier, opinion, **26:**5-6
Renseignements généraux, **20:**41

Cowan, M. James S., Stewart, Mackeen & Covert, conseiller juridique de Scotia Investments Ltd.
Bill C-18
Discussion, **18:**28
Exposé, **18:**24-7
Remarques introductives, **18:**24
Bill C-19
Discussion, **18:**28
Exposé, **18:**24-7
Remarques introductives, **18:**24

Crosbie, honorable John Carnell, ministre des Transports
Bill C-18
Discussion, **15:**14-23, 25-7
Exposé, **15:**8-13
Bill C-19
Discussion, **15:**14-23, 25-7
Exposé, **15:**8-13
Tests de dépistage de la drogue à être inclus dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, communiqué de presse, 19 janvier 1988, **32:**28

Cour suprême du Canada
Décision, comité des chemins de fer, compétence en matière de taux de transport, **17:**22

Da Sylva, M. Normand, directeur des Services de santé, Association médicale canadienne
Bill C-105
Discussion, **31:**6, 10, 13-8
Exposé, **31:**6-7

Eastern Canada Caribbean Rate Association
Background information, **8:**15-6

Economic Council of Canada
Establishment, justification, **18:**76
Regional development, study, reference, **18:**77
Views
Free trade, **18:**77
Government expenditure, increase, **18:**77

Edgar, John, Vice-President, Transport, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)
Bill C-18
Discussion, **20:**35-40
Statement, **20:**33-4

Egglestone, Sam, Senior Vice-President, Alberta Gas Chemicals Ltd.
Bill C-18
Discussion, **18:**37-40
Opening remarks, **18:**33
Statement, **18:**33-7

Elliott, Andrew, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs, Canadian Fertilizer Institute
Bill C-18
Discussion, **20:**27-31
Statement, **20:**25-6
Bill C-19
Discussion, **20:**27-9, 30-1
Statement, **20:**25-6

Emergency measures
Emergency response mechanisms, development, federal government encouragement to provinces and municipalities, **1:**44

Environment Department
Historic Sites and Monuments Board
Bill C-205
Criteria, establishment, **35:**25
Public meetings provision, **35:**38
Role, **34:**8, 9-10
Deliberations, **35:**29
Establishment, **35:**25
Federal Heritage Buildings Policy, role, **35:**25
Function, **34:**9, 39
Members, qualifications, **35:**25
Minister, Bill C-205, role, **34:**8, 13; **35:**39
National historic parks and sites, cost-sharing program, **34:**10

Erb, R. R., Executive Vice-President, Canadian Automobile Association
Speech, June 9, 1987, quotation, **15:**46

Erlichman, Louis, Research Director, International Machinists Association, Canadian Labour Congress
Bill C-18, discussion, **20:**78-81, 83, 89-91
Bill C-105, discussion, **32:**41-2

European Economic Community
Shipping regulations, **11:**7-8
Consultations, provision for, **11:**8-9, 10
Shipyards, subsidy rate, **26:**17

Daily News **(Prince Rupert)**
Benoît Bouchard, citation sur la protection de l'industrie de croisières du Bill C-52, référence, **27:**18-9
Publication, fréquence, **27:**22

Dalibard, M. Jacques, directeur général, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine
Bill C-205, discussion, **35:**41-2, 45

Danemark
Chantiers navals, système d'appui gouvernemental, **26:**17

Davey, honorable Keith, sénateur (York)
Bill C-18
Aéroport international Pearson, **22:**79
Automobiles
Associations, **17:**71
Importations, **22:**89-90
Chemins de fer
Déréglementation, comparaison, E.U., Canada, **17:**31
Etats-Unis
Accès concurrentiels, absence, **17:**30
Déréglementation, **17:**30
Libre-échange, répercussions, possibles, **17:**52-3
Prix de ligne concurrentiels, **17:**32
Profits, comparaison, E.-U., Canada, **17:**31
Réglementation, but, **17:**36-7
Comité, plan de travail, **14:**24
Compagnie Iron Ore du Canada, **22:**44, 46-7; **23:**21
Compagnies aériennes
Part du marché, **22:**84
Propriété étrangère, **22:**76-7
Compagnies de transport, acquisition par des étrangers, **23:**17-8
Déréglementation, préoccupations, **23:**14-6
Libre-échange, répercussions au Canada, **17:**64-5
Motion, **24:**11
MVMA, position, **17:**69
Office national des transports, **23:**35-8
Procédure, **17:**42, 71, 85
Sécurité, **18:**47
Transport aérien, E.-U., déréglementation, **22:**77-8
Transport 2000, **22:**55-7, 60-1
Transports, déréglementation, E.-U., **15:**22
Bill C-19
Associations, adhésion, **15:**35
Association canadienne des automobilistes, **15:**46
Californie, camionnage, réglementation, **15:**37, 50
Camionnage
Impact du libre-échange, **18:**14; **22:**37
Nord canadien, problèmes, **15:**52
Securité, surveillance, **15:**45
Camionneurs, américains, **23:**18-9
Comité, plan de travail, **14:**24
Déréglementation
Canada, E.-U., comparaison, **15:**22-4
Etats-Unis, faillite, nombre, répercussions, **22:**35-7
Préoccupations, **23:**14-6
Répercussions, **15:**32
Sécurité, liens, **18:**20-1
Réforme réglementaire ou déréglementation, **15:**48
Sécurité, **18:**47
Transporteurs américains, **18:**32-3, 47-8
Video sur le camionnage **15:**54
Bill C-52, **27:**12-5
Bill C-105, **31:**14-5, 24-5, 32-3; **32:**20-1, 25, 36-8; **33:**22, 33, 39-40
Bill C-205, **35:**44-5

European Shippers' Council, **6:**12

Exploration Cruise Lines
Background information, **27:**16
Bill C-52
Effect on cruise schedules, **27:**16, 23, 24
Letter to the committee, quotation, **27:**24
Waiver, application for, **27:**23

***Explorer Starship* (Cruise ship)**
Sailings to Alaska
Number, **27:**21
Types, **27:**16

External Affairs Department
International fora, Canadian position, responsibility, **6:**9

Fairbairn, Hon. Joyce, Senator (Lethbridge)
Bill C-205, **35:**29

Far East
Shipbuilding, world position, **26:**13

Fertilizers and manures
Fertilizer industry
Agricultural industry, link, **20:**25, 31-2
Jobs lost since 1985, **20:**25
Total value of sales, 1986, **20:**25

Financial Post
Article on Canadian Pacific Limited, July 13, 1987, reference, **17:**81

Flicker, D.W., Assistant General Counsel, Canadian Pacific Limited, CP Rail
Bill C-18, discussion, **17:**33-4, 37

Foisy Commission (Hinton Train Collision)
See
Commission of Inquiry, Hinton Train Collision

Forest industry
British Columbia
Losses, 1980-85, **20:**44
Technology, effect on jobs, **20:**44, 45
Trade manufacturing associations, numbers, representation, **20:**41
Forest renewal, funding, federal-provincial agreement, **20:**23
Prices, employment, decrease, 1980-82, **21:**61
Provinces/users, arrangements, **20:**23
Shipment by water, west coast to east coast
Comparison, railways, costs, time, **26:**9
Consistent availability, requirement, **26:**6

Frame, Russell, Director of Marketing, Redburn Inc., Eastern Canada Caribbean Rate Agreement
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **8:**17-22
Statement, **8:**15-7
Biographical note, **8:**15

Franklin, Douglas, Director, Corporate and Government Relations, Heritage Canada
Bill C-205
Discussion, **34:**14; **35:**40, 42, 44-6
Statement, **35:**37-40

David, honorable Paul, sénateur (Bedford)
Bill C-205, **35:**43

Dawes, M. Peter, secrétaire, Association canadienne des importateurs d'automobiles; premier vice-président, Association des importateurs canadiens inc.
Bill C-18
Discussion, **22:**89-92
Exposé, **22:**86-8
Bill C-19
Discussion, **22:**89-92
Exposé, **22:**86-8

De Bané, honorable Pierre, C.P., sénateur (De la Vallière)
Bill C-18, discussion, **21:**67-9, 72, 75

De Ruiter, M. M. A., directeur des affaires maritimes, ministère des Transports des Pays-Bas, Consultative Shipping Group
Bill C-21, discussion, **11:**8, 10, 13

Déréglementation
Voir sujets particuliers

Deschênes, M. Bernard M., président, Bureau canadien de la sécurité aérienne
Bill C-18
Discussion, **22:**10-8, 20-1
Exposé, **22:**7-9

Développement régional
Développement économique régional vs viabilité commerciale dans les transports, opinions des premiers ministres des provinces de l'Atlantique, **18:**46
Nouvelle-Ecosse, investissements, allégements fiscaux, **18:**78
Stratégie nationale de développement, besoin, **18:**70

Dillman, M. Elwood, coordonnateur du groupe de distribution, Scotia Investments Ltd.
Bill C-18
Discussion, **18:**28-32
Remarques introductives, **18:**24
Bill C-19
Discussion, **18:**28-32
Remarques introductives, **18:**24

Dionne, M. Maurice, relations publiques, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)
Bill C-18
Discussion, **20:**37, 40
Exposé, **20:**32-3

Dome Petroleum
Rachat par Amoco Canada, **15:**25

Dominion Marine Association
Accord de libre-échange
Opinion, **27:**9-10, 13
Participation, **27:**15
Bill C-52
Amendement proposé, **25:**10
Commerce intercôtier, position, **26:**6
Office national des transports, préoccupation, **27:**13
Système de dérogation, appui conditionnel, **27:**7-8

Free Trade Agreement
See
Canada-United States Free Trade Agreement

***Freedom to Move: A Framework for Transportation Reform*, Department of Transport**
Conference system, continuation, endorsement, **5:**7
Rail passenger service not dealt with, **16:**44

Friars, H., Chairman, Rail Committee, Canadian Manufacturers' Association
Bill C-18, discussion, **18:**61-3, 65-6, 68
Bill C-19, discussion, **18:**61-3, 65-6, 68

Frith, Hon. Royce, Senator (Lanark)
Bill C-18, **16:**8-10, 14-22

Gainsbury, Phil, Inter-American Freight Conference (Sections A & D)
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **10:**7-11
Statement, **10:**5-7

Gale-Moore, Thomas
Paper, quotation, **19:**25-6

Garcia, D. P., President, International Longshoremen's and Warehousemen's Union
Bill C-52, letter, quotation, **29:**19

Garvey, Terrance L., Director, Transportation, Westar Mining Limited, Coal Association of Canada
Bill C-18, discussion, **20:**62-5, 67-9, 74

Gaspé Copper Mines
Transportation, **18:**56

Gaum, Jack, Director, Transportation of Disabled Persons, Department of Transport
Bill C-131, discussion, **32:**11-5
Biographical note, **32:**9

Geekie, Doug, Director of Communications and Government Regulations, Canadian Medical Association
Bill C-105
Discussion, **31:**13-7; **33:**37-40
Statement, **31:**7-9; **33:**36-7

General Motors of Canada Ltd.
Component materials, transportation, shift from rail to truck, **17:**61
Finished vehicles, shipment to U.S., **17:**70, 71

Globe and Mail
Advertisement, "Rush to Alaska", June 14, 1988, quotation, **29:**14

Goffin, David, Senior Project Manager, Canadian Chemical Producers' Association
Bill C-18, discussion, **17:**89-90

Domtar Inc., 17:21

Doody, honorable C. William, sénateur (Harbour Main-Bell Island)
Bill C-18
Motions, **24:**7, 8,9, 10, 11, 51
Procédure, **24:**22-4, 44-5, 46-7, 51, 53
Rédaction, version française, **24:**39-41, 42-3
Sénat, **24:**48
Bill C-19, **24:**4-6, 22-4, 30-1, 34

Douglas, M. Donald, directeur, Délivrance de licences et certificats, ministère des Transports
Bill C-18, discussion, **19:**24, 40

Doyle, honorable Richard J., sénateur (North York)
Bill C-105, **30:**22
Bill C-205, **35:**20-1, 30, 36-7

Drogues, abus
Société, préoccupations, **32:**36
Tests, validité, **32:**28-9, 34-5
Voir aussi
Santé nationale et bien-être social, ministère — Consultation nationale sur l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail

du Plessis, M. R. L., c.r., légiste et conseiller parlementaire
Bill C-105, **33:**25
Bill C-205, **35:**46-7

Dubin, commission
Voir
Commission d'enquête sur la sécurité aérienne

Duke, Gary, et associés
Rapport sur l'industrie des croisières en Alaska, **29:**40

Dykers, M. L. G., président, Obed Mountain Coal Company, Association charbonnière canadienne
Bill C-18, discussion, **20:**60-1, 65-9, 72, 74-5

E.L.M.A.
Service, **11:**15

Earlam, M. Peter F., président, North Atlantic Freight Conferences, Canadian Eastbound Freight Conference et Continental Canadian Westbound Freight Conference
Bill C-21, teneur
Discussion, **7:**14-5, 19-21, 23-4
Exposé, **7:**11-4
Note biographique, **7:**11

East Canada Caribbean Freight Association
Création, membres, effondrement, **8:**16

Eastern Canada Caribbean Rate Association
Renseignements généraux, **8:**15-6

Eaux arctiques, pollution, prévention, Loi
Protection de l'environnement, zones de contrôle de la navigation, dispositions, **3:**15
Voir aussi
Bill C-39

Gordon, Robert, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management, Department of Communications
Bill C-3, subject-matter
Discussion, **1**:20-4, 39-43, 46-7, 49-50, 52; **2**:8-11
Statement, **1**:17-9

Gottshall, Ron., Managing Director, Transpacific Westbound Rate Agreement, Associated Conferences Secretariat
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **6**:23-6
Statement, **6**:19-23

Government
Bills C-18 and C-19, amendments, acceptance, **23**:9, 47
Legislative priorities, **14**:9

Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands)
Bill C-18
ACOA, **18**:75
Air Canada, privatization, **15**:26-7
Air service
Financial assistance, **19**:36-7
Remote areas, **15**:18-9
Air transportation, deregulation, effect
Employment, **19**:34-5
Working conditions, **19**:32
Airlines, services, minimum standards, **19**:48-9
Auto Pact, effect of free trade on, **17**:64
Canadian Labour Congress, **20**:91-2
CCPA, position on safety, **20**:16-7
CITL, views, **17**:76-9
CN Rail
Effect on jobs, **17**:55
Motto, **17**:53
Privatization, consequences to service, **17**:53
Service to Newfoundland, **17**:48-9, 54
Services to Atlantic Canada, subsidies, **18**:77-8
Coal
Price, **20**:70
Industry, **20**:72-4
Committee
Agenda, **14**:29
Work plan, **14**:14, 26-7, 28
CP Rail, effect on jobs, **17**:42
Crosbie, Hon. John, testimony, **20**:92-3
Department of Transport, safety inspectors, **19**:33-4
Employment, effect on, **17**:65-6
Final offer arbitration, **15**:19
MVMA, involvement, **17**:63-4
Procedure, **14**:17, 24; **17**:50, 60, 71; **18**:79; **19**:31; **20**:75, 89
Quebec North Shore Labrador Railway, **15**:19-20
Railways, Canadian, effect on competition among, **17**:43
Ramifications, **14**:18-9
Regional economic development, objective, **19**:35
Regulations, **14**:18
Bill C-19
Accident rate, **15**:32
California, reregulation, **15**:31-2
CITL, views, **17**:76-9
Committee
Agenda, **14**:29
Work plan, **14**:14, 26-7, 28
Documents, other points of view, **15**:53
House of Commons, Committee, amendments, **15**:17-8
Insurance premiums, **19**:17
National Safety Code, **18**:19, 27-8

Edgar, M. John, vice-président, Transport, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)
Bill C-18
Discussion, **20**:35-40
Exposé, **20**:33-4

Edifices historiques
Désignation, répercussions sur valeur, **35**:38
Edifices désignés, démolir ou déménager, disposition, **35**:42
Recyclage, **35**:46

Egglestone, M. Sam, premier vice-président, Alberta Gas Chemicals Ltd.
Bill C-18
Discussion, **18**:37-40
Exposé, **18**:33-7
Remarques introductives, **18**:33

Elliott, M. Andrew, directeur, Planification de l'écoulement et affaires relatives à la réglementation, Institut canadien des Engrais
Bill C-18
Discussion, **20**:27-31
Exposé, **20**:25-6
Bill C-19
Discussion, **20**:27-9, 30-1
Exposé, **20**:25-6

Engrais et amendements
Industrie des engrais
Agriculture, lien, **20**:25, 31-2
Chiffre d'affaires, **20**:25
Emplois perdus depuis 1985, **20**:25

***Enquête sur les personnes occupant des postes primordiaux pour la sécurité ferroviaire: rapport définitif*, Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire**
Citation, **32**:23
Résultats, **31**:21-2, 27, 35; **32**:18-9

Environnement, ministère
Commission des lieux et monuments historiques
Bill C-205
Critères, établissement, **35**:25
Réunions publiques, disposition, **35**:38
Rôle, **34**:8, 9-10
Délibérations, **35**:29
Etablissement, **35**:25
Fonction, **34**:9, 39
Membres, qualifications, **35**:25
Politique sur les édifices fédéraux à valeur patrimoniale, section, rôle, **35**:25
Ministre, Bill C-205, rôle, **34**:8, 13; **35**:39
Parcs et lieux historiques, coûts, ententes de partage, **34**:10

Erb, M. R. R., vice-président exécutif, Association canadienne des automobilistes
Discours, 9 juin 1987, citation, **15**:46

Erlichman, M. Louis, directeur de recherche, Association internationale des machinistes, Congrès du Travail du Canada
Bill C-18, discussion, **20**:78-81, 83, 89-91
Bill C-105, discussion, **32**:41-2

Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands)—*Cont'd*
Bill C-19—*Cont'd*
Nova Scotia, **14:**20; **15:**66-7
Procedure, **14:**17; **19:**19, 20
Provinces, corresponding legislation, **15:**67
Shippers, views, **15:**31
Van-Kam Freightways Ltd., **15:**31
Bill C-21, subject-matter, **9:**9, 11-3; **11:**11-3, 18-9; **12:**9-11
Bill C-39, procedure, **4:**5
Organization meeting
Motion, **1:**13
Procedure, **1:**12, 13-5

Gravier, Jean-François
Paris et le désert français, reference, **21:**68

Great Britain
Shipyards, intervention financing, **26:**14, 17

Great Britain. Committee of Inquiry into Shipping, **6:**35

Grey, Robert D., Chairman, Japan West Canada Freight Conference and Japan East Canada Freight Conference
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **8:**9-15
Statement, **8:**5-9
Biographical note, **8:**5

Greyhound
Service cuts, **15:**29

Grist, Mark E., Logistics Development Manager, Sulpher Products, Canadian Industries Limited
Bill C-18, discussion, **17:**12-3, 15-6
Biographical note, **17:**8

Hainsworth, George, Vice-Chairman, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers
Bill C-105
Discussion, **32:**15-27
Statement, **32:**16

Hall, Alan H., Chairman, Canadian Shippers' Council, representing the Canadian Manufacturers' Association
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **6:**13-9
Introductory remarks, **6:**5
Statement, **6:**5-13

Hall, Ken W., President, Champion Forest Products of Alberta, Canadian Pulp and Paper Association
Bill C-18
Discussion, **20:**13-4, 18-9
Statement, **20:**10-2

Hall, Norman, President, Dominion Marine Association
Bill C-52
Discussion, **27:**10-5
Statement, **27:**6-10

Hapag-Lloyd AG
Service, **11:**15

Etats-Unis
Camionneurs canadiens, licences, moratoire, **15:**60
Loi de déréglementation du transport aérien de 1978, protection de la main-d'oeuvre, dispositions, application, absence, **20:**79
Congrès, service aérien, déréglementation, préoccupations, **21:**64
Department of Labor, industrie de l'aviation, travailleurs déplacés, enquête, **20:**78, 79-80
Federal Aviation Administration, pilotes, nombre de vols par semaine, restrictions, application, **19:**32
Federal Maritime Commission, conférences maritimes, tarifs, compétence, **17:**25
Federal Railroad Administration, examens de dépistage des drogues, **31:**22
Jones Act
But, **29:**44
Cabotage, dispositions, **27:**9
Groupe de pression, impact sur L'Accord de libre-échange, **27:**14
Portée, **27:**14
National Transportation Safety Board
Bureau canadien de la sécurité aérienne, relations, **22:**8
Delta Airlines, incidents au-dessus de l'Atlantique, enquête, «représentant accrédité», **22:**11
Déréglementation, sécurité, lien, étude, résultats, **22:**8
Navires, autres pavillons, contrôle, **5:**19
Pouvoir commercial, compétence, **23:**31
Sénat, avertissement aux compagnies aériennes, **15:**29
Shipping Act de 1916
Difficultés, **7:**16
Federal Maritime Commission, pouvoirs, **7:**16
Sociétés de transport, propriété étrangère, limites, **22:**76
Staggers Act, **15:**16-7, 23
Accès concurrentiel
Attitude envers, **17:**41-2
Compagnies ferroviaires canadiennes, absence, **17:**28, 30
But, résultats, **17:**30
Emplois, répercussions, **20:**82
Expérience, problèmes, **17:**17
Frais logistiques, économies, **18:**69-70
Historique, **17:**39, 41-2
U.S. Passenger Shipping Act of 1886
Interprétation, conséquences, **29:**22
Puerto Rico, exemption, **29:**22, 34-5
Règlements, modifications, répercussions sur industrie de croisière de la côte ouest, **29:**10
Transport de passagers entre deux ports américains par navires étrangers, interdiction, **29:**9
U.S. Shipping Act of 1984
But, **5:**19-20; **6:**41
Contrats d'exclusivité
«Conditions essentielles», **5:**25
Expérience japonnaise, **8:**8-9
Numéro, **5:**23, 24
Problèmes, **5:**22-4; 39
Règlements, examen, **11:5:**23-4; **7:**17; **11:**11
Dispositions, portée, **5:**7, 20; **7:**16; **9:**13
Examen, **14:**22
Disposition pour, **5:**23; **7:**17; **8:**7; **9:**12-3; **11:**11
Federal Maritime Commission, rôle, **5:**20
Nature, **7:**9
U.S. Water Resources Development Act of 1986
But, **5:**28
Citations, **5:**27
Groupe consultatif international, Canada, E.-U., **5:**27
Voir aussi
sujets particuliers

Hart, Howard, President, Canadian Pulp and Paper Association
Bill C-18
Discussion, **20:**12-25
Opening remarks, **20:**7
Statement, **20:**7-10

Health and Welfare Department
Drug testing policy, development, **32:**43
National Consultation on Substance Abuse and the Workplace (Devon, Alta. and Montebello, Quebec), **31:**25, 26; **32:**38
See also
Drug abuse

Helicopters
Transportation, economic regulation, easing, effect on safety, **22:**7

Heritage Canada Foundation
Bill C-205
Position, **35:**37-40
Proposed amendments of railway companies, objections, **35:**40-2
Purpose, **35:**37
Railway stations
Protection, involvement, **35:**39
Redundant, uses, list, **35:**45

Hibbeln, Carl, Vice-President, Noranda Sales Corporation, Canadian Manufacturers' Association
Bill C-21, subject-matter, discussion, **9:**7, 10

Highways and roads
Accidents, statistics, problems, **19:**13-4
Fatalities
Canada, **23:**29
Decrease, **19:**15
Increase, factors affecting, **19:**15
Per million motor vehicles, Canada, other countries, **19:**14-5
Northern Canada, "winter roads", maintenance, **15:**53
Safety, jurisdiction, **15:**43-4, 47-8; **23:**27-9

Hill, Vince, Director General, Telecommunications Policy, Department of Communications
Bill C-4, subject-matter, discussion, **1:**29-36

Hinton Train Collision
See
Commission of Inquiry, Hinton Train Collision

Historic buildings
Designated buildings, demolition or removal, provision, **35:**42
Heritage designation, effect on value, **35:**38
Recycling, **35:**46

Hoegh Lines
Service, **11:**15

Hornsby, Jim, Director General, Ship Safety Branch, Department of Transport
Bill C-39, discussion, **4:**14

House of Commons
Order in Council appointments, review by standing committee, **23:**36
Standing Committee on Transport, fifth report on drug and alcohol abuse in the railway industry, conclusion, **31:**36
Standing Orders, new, effect, **13:**12

Expansion industrielle régionale, ministère
APA, participation, **18:**75

Exploration Cruise Lines
Bill C-52
Calendrier de croisières, répercussions, **27:**16, 23, 24
Lettre au Comité, citation, **27:**24
Dérogation, demande, **27:**23
Renseignements généraux, **27:**16

***Explorer Starship* (Bateau)**
Croisières en Alaska
Genre, **27:**21
Nombre, **27:**16

Extrême-Orient
Construction navale, position mondiale, **26:**13

Fairbairn, honorable Joyce, sénateur (Lethbridge)
Bill C-205, **35:**29

***Financial Post* (Toronto)**
Canadien Pacifique Ltée, article de 13 juillet 1987, référence, **17:**81

Flicker, M. D.W., conseiller général adjoint, Canadien Pacifique Ltée, CP Rail
Bill C-18, discussion, **17:**33-4, 37

Foisy, Commission (Collision ferroviaire Hinton)
Voir
Commission d'enquête, collision ferroviaire de Hinton

Fonction publique
Politique générale, mandarins fédéraux, rôle, **18:**71-2

Fondation canadienne pour la protection du patrimoine (Heritage Canada)
Bill C-205
Amendements proposés par compagnies ferroviaires, opposition, **35:**40-2
Position, **35:**37-40
But, **35:**37
Gares ferroviaires
Protection, participation, **35:**39
Superflu, utilisation, liste, **35:**45

Fondation de la recherche sur la toxicomanie
Drogues, consommation, statistiques, **32:**36
Drogues, tests
Méthode à deux niveaux, document, **31:**32
Moyens pour échapper à la détection, **32:**37
Voir aussi
Chemins de fer — Drogues et alcool, abus, programmes d'aide aux employés
Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire

Forêts et produits forestiers, industrie
Colombie-Britannique
Associations commerciales manufacturières, nombre, représentation, **20:**41
Pertes, 1980-85, **20:**44
Technologie, répercussions sur emplois, **20:**44, 45

Howard, J. F., Blake, Cassels and Graydon, Wabush Mines/Pickands Mather Co.
Bill C-18
Discussion, **22**:64-70
Statement, **22**:62-4

Howe, J. Donald, Representative, Public Interest Research
Bill C-18
Discussion, **18**:72-9
Opening remarks, **18**:70
Statement, **18**:70-2

Howe, John, Research Assistant, Transport 2000
Bill C-18, discussion, **22**:55, 58-61

Hudson's Bay Company
Merchandise, percentage bought in Canada, elsewhere, **7**:37

Inco Limited
Market share, decrease, **21**:61
Markets, export, domestic, **21**:50
Shipments, ports, modes, **21**:51

Industry
Manufacturing, processing, regions, competitive pressures, **18**:29

Insurance
Automobile, premiums, statistical base, lack of, **15**:33; **19**:16-7
Industry, problems, causes, **15**:44

Inter-American Freight Conference
Background information, **10**:5, 7
Bill C-21
Brief, quotation, **10**:7
Position, **10**:5-7

Inter-Conference Working Party
Composition, **7**:11

International Association of Machinists and Aerospace Workers
Members, function, **20**:88

International Committee of Passenger Lines
Background information, **29**:26
Bill C-52
Amendments proposed, **29**:27-8
Chamber of Shipping of British Columbia, position, support, **29**:27

International Council of Containership Operators
Federal Maritime Commission(U. S.), petition to, quotations, **5**:24-5

International Maritime Organization
Safety of Life at Sea Convention, **4**:12, 13
Cruise operations, definition, reference, **29**:33
Tonnage Convention
Canada, accession, **3**:6
Metric requirement, **3**:6, 11-2

Forêts et produits forestiers, industrie—*Suite*
Expédition par eau, côte Ouest à côte Est
Accès permanent, besoin, **26**:6
Comparaison, chemins de fer, coûts, durée, **26**:9
Prix, emplois, diminution, 1980-1982, **21**:61
Provinces/utlisateurs, ententes, **20**:23
Régénération des forêts, financement, ententes fédérales/provinciales, **20**:23

Frame, M. Russell W., directeur du marketing, Redburn Inc., Eastern Canada Caribbean Rate Agreement
Bill C-21, teneur
Discussion, **8**:17-22
Exposé, **8**:15-7
Note biographique, **8**:15

Franklin, M. Douglas, directeur, Relations internes et gouvernementales, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine
Bill C-205
Discussion, **34**:14; **35**:40, 42, 44-6
Exposé, **35**:37-40

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
Bill C-18
Déréglementation, préoccupations, **21**:10-3, 20
Opposition, **21**:7
Bill C-19
Déréglementation, préoccupations, **21**:10-3
Opposition, **21**:7
Industrie des transports, réglementation, appui, raisons, **21**:7-10
Recommandation, commission royale d'enquête sur les orientations à donner à l'industrie canadienne des transports, **21**:13
Renseignements généraux, **21**:7

Fratérnité des ingénieurs de locomotives
Bill C-105
Alcool et drogue, tests, opinion, **32**:18-9, 20
Association médicale canadienne, position sur informations médicales, accord, **32**:16
CN, CP, consultations sur règlements, **32**:26-7
Préoccupations, **32**:16
Renseignements généraux, **32**:16
Système de certificat, opinion, **32**:27

Fraternité des wagonniers de chemins de fer
Bill C-18
Mémoire, référence, **21**:32
Opinion, **21**:32-5
Bill C-19
Mémoire, référence, **21**:32
Opinion, **21**:32-5
Membres, reduction, **20**:83; **21**:37
«Rail Inspection Safety Keep», campagne nationale, **21**:32
Renseignements généraux, **21**:31-2

Friars, M. H. R., président, Comité du transport ferroviaire, Association des manufacturiers canadiens
Bill C-18, discussion, **18**:61-3, 65-6, 68
Bill C-19, discussion, **18**:61-3, 65-6, 68

Frith, honorable Royce, sénateur (Lanark)
Bill C-18, **16**:8-10, 14-22

International Telecommunication Union, 1:17

International Television Union
See
International Telecommunication Union

Iron Ore Company of Canada
Bill C-18
Clause 59, views, **22:**41
Concerns, **15:**19
Final offer arbitration, effects, **22:**39, 40
Request for exemption, **15:**19; **23:**13
Involvement, **22:**43
Proposed changes, **22:**42
Competitors, **22:**48
Economic conditions, impact, **22:**42-3
Employment, total, **22:**44
Markets, **22:**47-8
Operations, shutdowns, **22:**45
Quebec Metal Mining Association, membership, **18:**58
Quebec North Shore and Labrador Railway, relationship, **22:**39-40

Japan
Shipping
Act, provisions, **8:**8, 14
Practices, **8:**14-5

Japan East Canada Freight Conference
Background information, **8:**5, 7
Bill C-21, concerns, **8:**7-9

Japan West Canada Freight Conference
Background information, **8:**5, 7
Bill C-21, concerns, **8:**7-9

Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference
Formation, **8:**5

Japanese Shippers' Council, **6:**12

Johnson, Gord, Director, Broadcast Division, Canadian Union of Public Employees
Bill C-105, discussion, **32:**37-40

Johnson, Ken, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board
Bill C-18, discussion, **22:**11, 14, 18-20

Johnston, Ken, Manager, Transportation and Traffic, Coalition of Concerned Shippers
Bill C-18
Discussion, **21:**49-52, 54-5, 57-63
Statement, **21:**48
Bill C-19
Discussion, **21:**49-52, 54-5, 57-63
Statement, **21:**48
Biographical note, **21:**48

Jones, Robert W., Director General, Radio Regulatory Branch, Department of Communications
Bill C-3, subject-matter, **1:**42

Gainsbury, M. Phil, Inter-American Freight Conference (Sections A et D)
Bill C-21, teneur
Discussion, **10:**7-11
Exposé, **10:**5-7

Gale-Moore, M. Thomas
Document, citation, **19:**25

Garcia, M. D. P., président, Syndicat international des débardeurs et magasiniers
Bill C-52, lettre, citation, **29:**19

Garvey, M. Terrance L., directeur des Transports, Westar Mining Limited, Association charbonnière canadienne
Bill C-18, discussion, **20:**62-5, 67-9, 74

Gaspé Copper Mines
Transports, **18:**56

Gaum M. Jack, directeur, Transport des personnes handicapées, ministère des Transports
Bill C-131, discussion, **32:**11-5
Note biographique, **32:**9

Geekie, M. Doug, directeur des Communications et des relations gouvernementales, Association médicale canadienne
Bill C-105
Discussion, **31:**13-7; **33:**37-40
Exposé, **31:**7-9; **33:**36-7

General Motors du Canada Ltée
Pièces constitutives, transport, changement de chemins de fer à camion, **17:**61
Véhicules, expédition aux E.-U., **17:**70, 71

***Globe and Mail* (Toronto)**
Annonce, «Rush to Alaska», 14 juin 1988, citation, **29:**14

Goffin, M. David, chef supérieur des projets, Association canadienne des fabricants de produits chimiques
Bill C-18, discussion, **17:**89-90

Gordon, M. Robert, sous-ministre adjoint, gestion du spectre, ministère des Communications
Bill C-3, teneur
Discussion, **1:**20-4, 39-43, 46-7, 49-50, 52; **2:**8-11
Exposé, **1:**17-9

Gottshall, M. Ron, administrateur-directeur général, Transpacific Westbound Rate Agreement, Associated Conferences Secretariat
Bill C-21, teneur
Discussion, **6:**23-6
Exposé, **6:**19-23

Gouvernement
Bills C-18 et C-19, amendements, acceptation, **23:**9, 47
Priorités relatives au projet de loi, **14:**9

Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands)
Bill C-18
Air Canada, privatisation, **15:**26-7
APA, **18:**75

Jordan, William A.
A Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States
Quotation, **19:**42-3; **20:**89
Reference, **19:**30-1

Justice Department
Bills, drafting, English, French, procedure, **35:**43
Charter of Rights, section 15, views, **24:**47

Kaine, L., Distribution Services Manager, T. Eaton Company, Canadian Retail Shippers' Association
Bill C-18, discussion, **21:**47

Kanuk, Leslie, Former Chairperson and Member, Federal Maritime Commission
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **6:**41-4
Statement, **6:**37-40
Biographical note, **6:**36

Kelley, W. T., Director, Public Affairs, Canadian National Railways
Bill C-205
Discussion, **35:**27-30
Statememt, **35:**22-34

Kelsall, John P., Deputy Senior Vice-President, Operations, Canadian National
Bill C-105
Discussion, **31:**24-33
Statement, **31:**19-24

Kenny, Honorable Colin, Senator (Rideau)
Bill C-18, discussion, **20:**12-5

Kent Lines
Ownership, cargo, ports served, **8:**17

Labour Department
Trucking
Hours of work regulations, enforcement, lack of, **22:**25, 28
Log book, requirement, lack of, **22:**33

Labour unions
Bill C-18, opposition, **14:**19; **15:**15

LaFrance, Claude, Assistant Deputy Minister, Department of Transport
Bill C-18, discussion, **19:**32-3, 38-9

Lamontagne, Hon. Maurice (1917-1983)
Economic Council of Canada, establishment, justification, **18:**76

Langlois, Hon. Leopold, Senator (Grandville), Committee Chairman
Bill C-3, subject-matter, **1:**20; **2:**6, 10
Procedure, **1:**17, 25, 39-40, 43, 45, 50, 52-3; **2:**6-7, 10-1
Bill C-4, subject-matter, **1:**26, 28
Procedure, **1:**19, 25, 36-7
Bill C-18, **22:**20
Coming into force, **14:**15
Committee
Agenda, **14:**27, 28, 29
Work plan, **14:**8, 9,11, 13, 14
Drafting, French version, **24:**39-40, 41, 44, 51

Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands)—*Suite*
Bill C-18—*Suite*
Arbitrage, **15:**19
Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, sécurité, position, **20:**16-7
Charbon
Industrie, **20:**72-4
Prix, **20:**70
Chemin de fer Quebec North Shore Labrador, **15:**19-20
Chemins de fer, répercussions sur concurrence, **17:**43
CITL, opinion, **17:**76-9
CN Rail
Devise, **17:**53
Emploi, répercussions, **17:**55
Privatisation, service, conséquence, **17:**53
Service, région de l'Atlantique, subventions, **18:**77-8
Service à Terre-Neuve, **17:**48-9, 54
Comité
Agenda, **14:**29
Plan de travail, **14:**14, 26-7, 28
Congrès du Travail du Canada, **20:**91-2
CP Rail, emplois, répercussions, **17:**42
Crosbie, honorable John, témoignage, **20:**92-3
Développement économique régional, objectif, **19:**35
Emplois, répercussions, **17:**65-6
Lignes aériennes, services, normes minimales, **19:**48-9
MVMA, participation, **17:**63-4
Pacte de l'automobile, libre-échange, impact, **17:**64
Procédure, **14:**17, 24; **17:**50, 60, 71; **18:**79; **19:**31; **20:**75, 89
Ramifications, **14:**18-9
Règlements, **14:**18
Services aériens
Aide financière, **19:**36-7
Régions éloignées, **15:**18-9
Transport aérien, déréglementation, répercussions
Conditions de travail, **19:**32
Emploi, **19:**34-5
Transports, ministère, inspecteurs de la sécurité, **19:**33-4
Bill C-19
Assurance, primes, **19:**17
Californie, retour à la réglementation, **15:**31-2
Chambre des communes, Comité, amendements, **15:**17-8
CITL, opinions, **17:**76-9
Code national de sécurité, **18:**19, 27-8
Comité
Agenda, **14:**29
Plan de travail, **14:**14, 26-7, 28
Documents, autres points de vue, **15:**53
Expéditeurs, position, **15:**31
Nouvelle-Ecosse, **14:**20; **15:**66-7
Procédure, **14:**17; **19:**19, 20
Provinces, lois correspondantes, **15:**67
Taux d'accidents, **15:**32
Van-Kam Freightways Ltd., **15:**31
Bill C-21, teneur, **9:**9, 11-3; **11:**11-3, 18-9; **12:**9-11
Bill C-39, procédure, **4:**5
Réunion d'organisation
Motion, **1:**13
Procédure, **1:**12-5

Grande-Bretagne
Chantier naval, crédit d'intervention, **26:**14, 17

Gravier, M. Jean-François
Paris et le désert français, référence, **21:**68

Langlois, Hon. Leopold, Senator (Grandville), Committee Chairman—*Cont'd*
Bill C-18—*Cont'd*
Motions, **24:**8, 9
Procedure, **14:**15, 16, 24, 26, 27, 28; **15:**8, 13, 27, 28, 30, 36 **16:**6, 15, 34, 50-1; **17:**8, 10, 28, 42, 43, 55, 56, 59, 63, 66, 70-1, 76, 85, 88, 89, 90; **18:**7, 23, 25, 27, 28, 33, 37, 40, 50, 54, 57, 58, 59, 70, 79; **19:**5, 6,9, 24, 32, 41, 43, 49; **20:**7, 12, 17, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 35, 39, 40, 43, 44, 45, 47, 50, 56, 65, 69, 70, 72, 74, 75, 86, 88, 91, 93-4; **21:**7, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 29, 30-1, 35, 38, 42 46, 47, 48, 49, 54, 55, 58, 60, 63, 64, 71, 77; **22:**7, 9,10, 13, 20, 21 27, 33, 35, 38, 43, 47, 48, 53, 55, 57, 58, 60, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 76, 79, 84, 86, 88, 89, 90, 91, 92; **23:**6, 11, 12, 14, 19, 26, 30, 32, 34, 42, 43, 46, 49, 50; **24:**13, 14, 22, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 43 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54
Bill C-19
Coming into force, **14:**15
Committee
Agenda, **14:**27, 28, 29
Work plan, **14:**8, 9,11, 13, 14, 26
Drafting, French version, **24:**32
Motion, **24:**5?
Procedure, **14:**15, 16, 24, 26, 27, 28; **15:**8, 13, 27, 28, 30, 36, 37, 49, 55, 68; **17:**8, 10; **18:**7, 12, 20, 21, 27, 28, 40, 50, 59, 70; **19:**5, 6,9, 13; **23:**6, 11, 12, 14, 19, 26, 30, 32, 34, 42, 43, 46, 49, 50; **24:**13, 14, 22, 23, 24, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34
Bill C-21, subject-matter, **5:**12-3; **6:**26; **9:**8-9, 12, 18; **10:**9-10; **12:**18-9
Procedure, **5:**6, 18, 28; **6:**5, 13, 19, 26, 36, 44; **7:**6, 11, 15; 24, 29, 38, 40; **8:**5, 15, 17, 22-3, 27; **9:**5, 9,10, 18; **10:**5, 10, 11; **11:**5, 13, 18, 19, 21; **12:**5, 9,19; **13:**8, 12
Bill C-39, **3:**8, 10-1, 14, 16; **4:**12-7
Procedure, **3:**5-6, 13-4, 17-9; **4:**12, 17
Bill C-52, **27:**15, 24
Procedure, **25:**5, 8,11; **27:**6, 10, 15, 19; **28:**6, 9,13; **29:**7, 11, 17, 26, 30, 38, 41, 45; **30:**7, 8,9
Bill C-105, procedure, **30:**10, 12, 25
Organization meeting, **1:**11-7

Larson, Roger, Assistant Director, Canadian Fertilizer Institute
Bill C-18, opening remarks, **20:**25
Bill C-19, opening remarks, **20:**25

Le Moyne, Hon. Jean, Senator (Rigaud)
Bill C-18
Advantages to U.S., **17:**36
Air service, competition, **21:**76
Drafting, French version, **24:**39, 40, 41, 43, 50-1
Iron Ore Company, **22:**45-6
Motion, **24:**11
Procedure, **20:**94; **22:**76; **24:**22
Railways
Branch lines, abandonment, **18:**54-6, 59, 62-3; **21:**57-8, 60
Future, **21:**56
Other countries, **18:**74
Safety, **20:**54
Technological changes, **20:**54-5
Trainmen, **21:**41
U.S., private short lines, **20:**70
Wheel inspection, **21:**39-40
Bill C-19
Routes, restrictions, **15:**39-40
Truckers, hours of work, **18:**11-2; **22:**33-5

Grey, M. Robert D., président, Japan West Canada Freight Conference et Japan East Canada Freight Conference
Bill C-21, teneur
Discussion, **8:**9-15
Exposé, **8:**5-9
Note biographique, **8:**5

Greyhound
Service, coupures, **15:**29

Grist, M. Mark E., gérant, Développement des stratégies, produits du soufre, Canadian Industries Limited
Bill C-18, discussion, **17:**12-3, 15-6
Note biographique, **17:**8

Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire
Enquête sur les personnes occupant des postes primordiaux pour la sécurité ferroviaire: rapport définitif
Citation, **32:**23
Résultats, **31:**21-2, 27, 35; **32:**18-9

Groupe de travail sur le transport maritime de haute mer
Composition, **6:**33

Guilde de la marine marchande du Canada
Bill C-52
Appui avec exceptions, **29:**42
Préoccupations, **29:**42-4
Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, proposition concernant l'emploi de canadiens sur navires étrangers, **29:**44
Renseignements généraux, **29:**41-2

Hainsworth, M. George, vice-président, Comité législatif national, Fraternité des cheminots
Bill C-105
Discussion, **32:**15-27
Exposé, **32:**16

Hall, M. Alan H., président et représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, Conseil des expéditeurs canadiens
Bill C-21, teneur
Discussion, **6:**13-9
Exposé, **6:**5-13
Remarques introductives, **6:**5

Hall, M. Ken W., président, Champion Forest Products of Alberta Limited, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers
Bill C-18
Discussion, **20:**13-4, 18-9
Exposé, **20:**10-2

Hall, M. Norman, président, Dominion Marine Association
Bill C-52
Discussion, **27:**10-5
Exposé, **27:**6-10

Handicapés et invalides
Jeunes handicapés, évolution des attitudes, **32:**10

Hapag-Lloyd AG
Service, **11:**15

Legislation
Acts and regulations using both imperial and metric systems of measurement, examples, **4:**12
Regulations, adoption, process, **14:**9, 13, 18

Leslie, J. K., Chief of Transport, CP Rail
Bill C-105
Discussion, **31:**37
Statement, **31:**33-6
Biographical note, **31:**33

Lester, Peter J., Mayor, Prince Rupert, British Columbia
Bill C-52
Discussion, **27:**20, 22-24
Statement, **27:**17

Levert, Lionel, Secretary and General Counsel, Statute Revision Commission, Department of Justice
Bill C-39, discussion, **3:**8-9, 12
Letter in response to question of Senator Thériault, **4:**12

Long, David, President, Canadian Industrial Transportation League
Bill C-18
Discussion, **17:**77-85
Statement, **17:**71-6
Bill C-19
Discussion, **17:**77-85
Statement, **17:**71-6
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **12:**9-19
Statement, **12:**5-9

Longsen, A. Craig, Legal Counsel, Department of Justice
Bill C-18, discussion, **24:**47-8

Ludwick, E. M. and Associates Inc.
Shippers, Canadian, survey, results, **6:**15

Lussier, Charles A., Clerk of the Senate
Bill C-18, proceedings of the Committee, translations, **24:**23-4
Bill C-19, proceedings of the Committee, translations, **24:**23-4

Lynk, Michael, Assistant to the President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers
Bill C-18
Discussion, **21:**14-22
Opening remarks, **21:**7
Statement, **21:**7-13
Bill C-19
Opening remarks, **21:**7
Statement, **21:**7-13

MVMA
See
Motor Vehicle Manufacturers' Association

McCalden, D.W., General Manager, National Distribution for Sears Canada, Canadian Retail Shippers' Association
Bill C-19, discussion, **21:**46-8
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **7:**29-31, 33-40
Opening remarks, **7:**24-5
Statement, **7:**25-6

Hart, M. Howard, président, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers
Bill C-18
Discussion, **20:**12-25
Exposé, **20:**7-10
Remarques introductives, **20:**7

Hélicoptères
Transporteurs, réglementation économique, assouplissement des répercussions sur sécurité, **22:**7

Heritage Canada
Voir
Fondation canadienne pour la protection du patrimoine

Hibbeln, M. Carl, vice-président, Noranda Sales Corporation, Association des manufacturiers canadiens
Bill C-21, teneur, discussion, **9:**7, 10

Hill, M. Vince, directeur général des politiques des télécommunications, ministère des Communications
Bill C-4, teneur, discussion, **1:**29-36

Hinton, Collision ferroviaire
Voir
Commission d'enquête, collision ferroviaire de Hinton

Hoegh Lines
Service, **11:**15

Hornsby, M. Jim, directeur, Division de la sécurité des navires, ministère des Transports
Bill C-39, discussion, **4:**14

Houille, industrie
Capitaux, engagements, 1980-1985, **20:**56
Charbon de l'ouest, transport vers Ontario, route, **27:**12
Colombie-Britannique, taux de rendement, 1986, **20:**62
Coûts de transport, politique gouvernementale, Australie, Afrique du sud, **20:**61
Expédition, chemins de fer
Facture, 1986, **20:**58
Frais, pourcentage du prix, **20:**57-8
Milles-tonnes, 1986, **20:**57
Tonnes, 1986, **20:**57
Industrie
Bill C-18, répercussions sur emplois, **20:**66, 68
Chemins de fer, relations, **20:**58
Nature, **20:**56
Métallurgique, thermique
Marché mondial, augmentation, 1980-1985, **20:**56
Marchés, **20:**73
Production, **20:**72
Mondiale
Canada, position concurrentielle, facteurs, **20:**65
Conditions concurrentielles, changements, **20:**60
Récession, répercussions sur prix, **20:**56
Prix, **20:**70, 72
Productivité, augmentation, **20:**56
Rapport entre le coût du fret et prix, augmentation, **20:**62
Transport, distance moyenne, comparaison, Australie, **20:**73
Ventes à l'exportation, valeur, **20:**56

McCready, Robert B., Minister of Transportation, Province of New Brunswick
Bill C-3, subject-matter
Discussion, **1:**45-51
Statement, **1:**43-5

McDaniel, Willy, Sales Representative, Van-Kam Freightways Ltd.
Bill C-19
Discussion, **15:**30-7
Opening remarks, **15:**27-8
Statement, **15:**28-30

MacDonagh, Brian, Assistant to the Vice-President, C.P. Section, Brotherhood Railway Carmen of Canada
Bill C-18
Discussion, **21:**36-42
Statement, **21:**31-5
Bill C-19, statement, **21:**31-5

MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax)
Bill C-3, subject-matter, **1:**22-4; **2:**7, 11
Bill C-4, subject-matter, **1:**29
Bill C-18
ACOA, **18:**74-5
Annual review, **17:**26, 31
Captive shippers, **17:**84; **18:**61-2
CCPA, **17:**19-20
CIL, views, similarities, **17:**88-9
CN Rail, **17:**81
Committee
Agenda, **14:**29
Procedure, **16:**43
Work plan, **14:**8-10, 13, 14, 24-5, 26, 27, 28
Deregulation, cost savings, **18:**70
Motion, **14:**6, 15; **24:**9, 10
National Transportation Agency, chairman, **16:**27
Procedure, **24:**42, 44, 45, 46, 47, 49, 53
Public Service, power, role, **18:**76
Railways
Abandonment, replacement, **18:**67
Passenger service, options, **16:**41
Revenue loss, **17:**85
Witness, testimony, relevance, **18:**78-9
Bill C-19
Committee
Agenda, **14:**29
Work plan, **14:**8-10, 13, 14, 24-5, 26, 27, 28; **15:**37
Deregulation
Safety, linkage, **18:**15-7
Unforseen consequences, **15:**15
Minister, presentation, **15:**66
Motions, **14:**6, 15
National Safety Code, **18:**18
OTA, submission, **18:**14-5
Provinces, agreement, **17:**85
Bill C-21, subject-matter
Amendments, **13:**11
ANERA, amendments, position, **8:**26-7
Canada, trading partners, consultation, **11:**8-9
Canadian Retail Shippers' Association, **7:**39-40
Brief, **8:**13
Canadian Shippers' Council, **8:**14-5; **9:**8
CMA, structure, powers, **9:**7
Confidential contracts, **9:**8
CPPA, **12:**17

Howard, M. J. F., Blake, Cassels et Graydon, Wabush Mines/Pickands Mather Co.
Bill C-18
Discussion, **22:**64-70
Exposé, **22:**62-4

Howe, M. J. Donald, représentant, Public Interest Research
Bill C-18
Discussion, **18:**72-9
Exposé, **18:**70-2
Remarques introductives, **18:**70

Howe, M. John, attaché de recherche, Transport 2000
Bill C-18, discussion, **22:**55, 58-61

Ile-du-Prince-Édouard
Potato Marketing Board, contrats confidentiels, préoccupations, **18:**49

Inco Limited
Expéditions, ports, modes, **21:**51
Marchés, exportations, domestiques, **21:**50
Part du marché, diminution, **21:**61

Industrie
Fabrication, transformation, régions, pressions concurrentielles, **18:**29

Industrie aérospatiale
DASH-8, exploitation par transporteurs régionaux, **22:**71
Turbopropulseur, perspectives d'avenir, **21:**66

Industrie manufacturière
Transport, importance en prix/livre, **18:**60

Institut canadien des engrais
Bill C-18, opinion, appui, **20:**26
Bill C-19, opinion, appui, **20:**26
But, **20:**25
Membres, **20:**26
Produits dangereux
Sécurité, programmes, **20:**30
Transport, **20:**29

Inter-American Freight Conference
Bill C-21
Mémoire, citation, **10:**7
Position, **10:**5-7
Renseignements généraux, **10:**5, 7

Inter-Conference Working Party
Composition, **7:**11

International Committee of Passenger Lines
Bill C-52
Amendements proposés, **29:**27-8
Chamber of Shipping of British Columbia, position, appui, **29:**27
Renseignements généraux, **29:**26

International Council of Containership Operators
Federal Maritime Commission (E.-U.), pétition, citations, **5:**24-5

MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax)—*Cont'd*
Bill C-21, subject-matter—*Cont'd*
Department of Consumer and Corporate Affairs, involvement, **6:**14; **7:**24
Eastern Canada Caribbean Rate Association, position, **8:**17
Liaison, Canada, U.S., **5:**28
Liners, disappearance, **11:**19-21
Shippers' councils, **6:**17, 23-4; **7:**20, 38
Shipping conferences,
Breakdown, **5:**14
Consultation, **5:**18
Destruction, **7:**17-8
Justification, **5:**15-7
Products carried, **6:**13
Usefulness, **7:**19
Views, **8:**12
Shipping policy, maritime policy, **11:**12
Thacker, presentation, **13:**11-2
U.S.
Legislation
Canada, comparison, **8:**22; **11:**10
Influence of, **6:**40-1; **8:**11
Free enterprise, support, **12:**14-5
Shipping legislation, **7:**15-6
Review mechanism, **9:**9, 11; **11:**11
Witness, amendments, effect, **6:**35-6
Witnesses, support, **13:**9
Bill C-39, **3:**7, 11-4; **4:**16
Procedure, **3:**4, 18, 19; **4:**12
Bill C-52
Alaska cruise trade
Benefits to B. C., **29:**16
Protection for Canadian ships, **29:**12
Seattle lobby, **29:**22-3
Ships stores, **29:**15
Taxation, exemption, **29:**34
Coastal, definition, **29:**24
Exemption limits, **25:**8-9
Ownership question, **25:**10-1; **26:**16
Passenger ships, construction, **29:**11-2
Procedure, **30:**8-10
Shipbuilding industry, government/industry working group, **26:**17-8
Unfair practices, retaliatory actions, **25:**9-10
Waiver system, **26:**7-8
Witness, objections, **26:**9
Bill C-105
Clause 18(1)(c)(iv), **33:**26
Drug testing, **31:**26-8; **32:**18-9, 34-6, 43, 48, 50
Employee assistance programs, **32:**21, 22-3
Medical examinations, **32:**41-2, 44; **33:**13-4, 15, 31, 32-3, 37-8
Medical information, **32:**18, 52
Motions, **33:**6, 7,18, 19, 29,
Procedure, **30:**22; **31:**6; **33:**14, 18, 19, 28
Rest periods, **30:**19
Rule changes, union/company consultation, **32:**46
Bill C-131, **32:**13, 15
Bill C-205, **34:**10-4; **35:**19-20
Procedure, **34:**14-5
Committee, work schedule, **31:**37-8

Macdonald, Hon. John M., Senator (Cape Breton)
Bill C-3, subject-matter, **1:**21-4
Bill C-4, subject-matter, **1:**31-2
Bill C-18
Alberta Gas Chemicals Ltd., **18:**40

Iron Ore Company of Canada
Association des mines de métaux, adhésion, **18:**58
Bill C-18
Arbitrage de la dernière offre, répercussions, **22:**39, 40
Demande d'être exemptée, **15:**19; **23:**13
Article 59, opinion, **22:**41
Modifications proposées, **22:**42
Participation, **22:**43
Préoccupations, **15:**19
Concurrents, **22:**48
Conditions économiques, impact, **22:**42-3
Installations, fermetures, **22:**45
Marchés, **22:**47-8
Personnel, total, **22:**44
Québec North Shore and Labrador Railway, relations, **22:**39-40

Japan East Canada Freight Conference
Bill C-21, préoccupations, **8:**7-9
Renseignements généraux, **8:**5, 7

Japan West Canada Freight Conference
Bill C-21, préoccupations, **8:**7-9
Renseignements généraux, **8:**5, 7

Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference
Création, **8:**5

Japanese Shippers' Council, 6:12

Japon
Marine marchande
Loi, dispositions, **8:**8, 14
Procédures, **8:**14-5

Johnson, M. Gord, directeur, Division Radio-Télévision, Syndicat canadien de la Fonction publique
Bill C-105, discussion, **32:**37-40

Johnson, M. Ken, directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne
Bill C-18, discussion, **22:**11, 14, 18-20

Johnston, M. Ken, directeur du transport et du trafic, Coalition of Concerned Shippers
Bill C-18
Discussion, **21:**49-52, 54-5, 57-63
Exposé, **21:**48
Bill C-19
Discussion, **21:**49-52, 54-5, 57-63
Exposé, **21:**48
Note biographique, **21:**48

Jones, M. Robert W., directeur général, Réglementation des radiocommunications, Ministère des Communications
Bill C-3, discussion, **1:**42

Jordan, M. William A.
A Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States
Citation, **19:**42-3; **20:**89
Référence, **19:**30-1

Macdonald, Hon. John M., Senator (Cape Breton)—*Cont'd*
Bill C-18—*Cont'd*
CASB, investigations, scope, **22:**14
CN Rail, **17:**49-50; **18:**67-8
Fertilizer industry, job loss, **20:**31-2
Hazardous products, shipment, **17:**18
Motion, **24:**11, 54
National Safety Code, **18:**21-2
Procedure, **17:**90; **20:**25; **24:**39, 42, 46
Railways
Branch lines, abandonment, **18:**48-9
Efficiency, **20:**43-4
Subsidies, **21:**60
Bill C-19
"Consolidation facilities", **21:**48
Motion, **24:**6, 34
Procedure, **24:**30, 34-5
Truck carriers, ownership, **18:**48
Bill C-21, subject-matter, **10:**7-10; **11:**7-8; **14:**5
Bill C-39, **4:**14
Bill C-52, **26:**8-9, 14-6, 18-9; **27:**10-4, 18
Motion, **26:**5
Bill C-105, **33:**13-4, 18
Bill C-205, **34:**8-9, 13
Organization meeting
Motions, **1:**11
Procedure, **1:**11-4

McGill University
Management Institute, study, quote and references, **15:**62

MacKinnon, Bill, Chief Executive Officer, Mackinnon Transport, Guelph, President, Canadian Trucking Association
Bill C-19
Discussion, **22:**29-30
Statement, **22:**22-7

MacLaren, Ken, Vice-President, Government Relations, Canadian Trucking Association
Bill C-19, discussion, **22:**27-39

McLeod Young Weir
CP Rail, financial position, **17:**81

McMillan, D. L., First Secretary, Civil Aviation and Shipping, British Embassy, Washington (D.C.), Consultative Shipping Group
Bill C-21, discussion, **11:**11

MacMillan, Bloedel Limited
Bill C-18, benefits, **21:**53
Products, shipment, methods, **21:**52-3

McNeil, Dick, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate, Department of Transport
Bill C-105, discussion, **33:**15, 17, 21, 32

Mailly, Claudy, Parliamentary Secretary to the Minister of Communications
Bill C-4, subject-matter
Discussion, **1:**26-32
Statement, **1:**25-6

Justice, ministère
Bills, rédaction, anglais, français, procédure, **35:**43
Charte des droits, article 15, opinion, **24:**47

Kaine, M. L., directeur, services de distribution, Société T. Eaton, Canadian Retail Shippers' Association
Bill C-18, discussion, **21:**47

Kanuk, Mme Leslie, ancien président et membre, Federal Maritime Commission
Bill C-21, teneur
Discussion, **6:**41-4
Exposé, **6:**37-40
Note biographique, **6:**36

Kelley, M. W. T., directeur, Affaires publiques, Canadien national
Bill C-205
Discussion, **35:**27-30
Exposé, **35:**22-34

Kelsall, M. John P., premier vice-président adjoint, Exploitation, Canadien national
Bill C-105
Discussion, **31:**24-33
Exposé, **31:**19-24

Kenny, hon. Colin, sénateur (Rideau)
Bill C-18, discussion, **20:**12-5

Kent Lines
Propriétaire, marchandises, ports desservis, **8:**17

LaFrance, M. Claude, sous-ministre adjoint, ministère des Transports
Bill C-18, discussion, **19:**32-3, 38-39

Lamontagne, honorable Maurice (1917-1983)
Conseil économique du Canada, création, justification, **18:**76

Langlois, honorable Léopold, sénateur (Grandville), président du Comité
Bill C-3, teneur, **1:**20, 22, 46
Procédure, **1:**17, 25, 39-40, 43, 45, 50, 52-3; **2:**6-7, 10-11
10-11
Bill C-4, teneur, **1:**26, 28
Procédure, **1:**19, 25, 36-7
Bill C-18, **22:**20
Comité
Agenda, **14:**27, 28, 29
Plan de travail, **14:**8, 9,11, 13, 14, 26
Entrée en vigueur, **14:**15
Motion, **24:**8
Procédure, **14:**15, 16, 24, 26, 27, 28; **15:**8, 13, 27, 28, 30, 36; **16:**6, 15, 34, 50-1; **17:**8, 10, 28, 42, 43, 55, 56, 59, 63, 66, 70-1, 76, 85, 88, 89, 90; **18:**7, 23, 25, 27, 28, 33, 37, 40, 50, 54, 57, 58, 59, 70, 79; **19:**5, 6,9, 24, 32, 41, 43, 49; **20:**7, 12, 17, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 35, 39, 40, 43, 44, 45, 47, 50, 56, 65, 69, 70, 72, 74, 75, 86, 88, 91, 93-4; **21:**7, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 29, 30-1, 35, 38, 42, 46, 47, 48, 49, 54, 55, 58, 60, 63, 64, 71, 77; **22:**7, 9,10, 1320, 2127, 33, 35, 38, 43, 47, 48, 53, 55, 57, 58, 60, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 76, 79, 84, 86, 88, 89, 90, 91, 92; **23:**6, 11, 12, 14, 19, 26, 30, 32, 34, 42, 43, 46, 49, 50; **24:**13, 14, 22, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54
Rédaction, version française, **24:**39-40, 41, 44, 51

Manery, G., Director, International Shipping Policy, Department of Transport
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **5**:14-8
Statement, **5**:10-2
Bill C-52, discussion, **25**:9, 10-1

Manitoba
Railway stations, heritage, definition, research, **35**:26, 27

Manufacturing industry
Transportation, importance in delivered price, **18**:60

Maritime Freight Rates Act, 17:22

Marshall, Dick, President, Coal Association of Canada
Bill C-18
Discussion, **20**:59, 62, 66-74
Statement, **20**:56-9
Biographical note, **20**:73

Masse, Y.H., Senior Vice-President, Financial Planning and Administration, CN Rail
Bill C-18, discussion, **17**:51-2, 54

Mastromatteo, Ernest, Member, Sub-Committee on Environmental and Occupational Health, Canadian Medical Association
Bill C-105
Discussion, **31**:14, 18
Statement, **31**:10-2

Matheson, Rand H., Transportation Consultant
Bill C-18
Discussion, **17**:24-6
Opening remarks, **17**:20
Statement, **17**:20-4
Turgeon royal commission, submission, quotation, **17**:22
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **5**:28; **9**:11-8
Statement, **5**:19-28; **9**:10-1

Mazankowski, Hon. Donald, former Minister of Transport
Letter to the Standing Senate Committee on Transport and Communications following tabling of their Sixth Report on Transport of Dangerous Goods Regulations, **1**:5, 16

Meech Lake Agreement
See
Constitution

Metric conversion
Costs, **3**:6-7
Dual measurement (imperial and metric), use
Acts and regulations, examples, **4**:12
Bill C-18, **17**:22
Shipping legislation, explanation, **3**:5-12

Miller, J.R., Director General, Strategic Policy, Department of Transport
Bill C-18, discussion, **16**:43-4
Bill C-19
Discussion, **14**:20; **15**:38-9, 42-6, 48, 52, 54, 59-62, 66-8
Statement, **14**:16-7
Biographical note, **14**:15

Langlois, honorable Léopold, sénateur (Grandville), président du Comité—*Suite*
Bill C-19
Comité
Agenda, **14**:27, 28, 29
Plan de travail, **14**:8, 9,11, 13, 14, 26
Entrée en vigueur, **14**:15
Motion, **24**:5
Procédure, **14**:15, 16, 24, 26, 27, 28;**15**:8, 13, 27, 28, 30, 36, 37, 49, 55, 68; **17**:8, 10; **18**:7, 12, 20, 21, 27, 28, 40, 50, 59, 70; **19**:5, 6,9, 13; **23**:6, 11, 12, 14, 19, 26, 30, 32, 34, 42, 43, 46, 49, 50; **24**:13, 14, 22, 23, 24, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34
Rédaction, version française, **24**:32
Bill C-21, teneur, **5**:12-3; **6**:26; **9**:8-9, 12, 18; **10**:9-10; **12**:18-9
Procédure, **5**:6, 18, 28; **6**:5, 13, 19, 26, 36, 44; **7**:6, 11, 14, 15, 24, 29, 38, 40; **8**:5, 15, 17, 22-3, 27; **9**:5, 9,10, 18; **10**:5, 10, 11; **11**:5, 13, 18, 19, 21; **12**:5, 9,19; **13**:8, 12
Bill C-39, **3**:8, 10-1, 14, 16; **4**:12-7
Procédure, **3**:5-6, 13-4, 17-9; **4**:12, 17
Bill C-52, **27**:15, 24
Procédure, **25**:5, 8,11; **27**:6, 10, 15, 19; **28**:6, 9,13; **29**:7, 11, 17, 26, 30, 38, 41, 45; **30**:7, 8,9
Bill C-105, procédure, **30**:10, 12, 25
Réunion d'organisation, **1**:11-7

Législation
Lois et règlements utilisant les systèmes de mesure impériale et métrique, exemples, **4**:12
Règlements, adoption, processus, **14**:9, 13, 18

Larson, M. Roger, directeur adjoint, Institut canadien des Engrais
Bill C-18, remarques introductives, **20**:25
Bill C-19, remarques introductives, **20**:25

Le Moyne, honorable Jean, sénateur (Rigaud)
Bill C-18
Avantages aux E.-U., **17**:36
Chemins de fer
Agents de train, **21**:41
Autres pays, **18**:74
Avenir, **21**:56
Changements technologiques, **20**:54-5
Embranchements, abandon, **18**:54-6, 59, 62-3; **21**:57-8, 60
Etats-Unis, petites lignes privées, **20**:70
Inspection des roues, **21**:39-40
Sécurité, **20**:54
Iron Ore Company of Canada, **22**:45-6
Motion, **24**:11
Procédure, **20**:94; **22**:76; **24**:22
Rédaction, version française, **24**:39, 40, 41, 43, 50-1
Service aérien, concurrence, **21**:76
Bill C-19
Camionneurs, heures de travail, **18**:11-2; **22**:33-5
Routes, restrictions, **15**:39-40

Leslie, M. J. K., chef des transports, CP Rail
Bill C-105
Discussion, **31**:37
Exposé, **31**:33-6
Note biographique, **31**:33

Lester, M. Peter J., maire, Prince Rupert, Colombie-Britannique
Bill C-52
Discussion, **27**:20, 22-4
Exposé, **27**:17

Mining industry
Cost of transportation, importance, **18:**50
Quebec
Economic spinoffs, Abitibi-Temiscamingue, **18:**51
Transportation, annual costs, **18:**51

Miramichi Pulp and Paper Inc.
Background information, **20:**32, 33-4, 35, 36
Bill C-18, advantages, **20:**40
CPPA, submission to Commons committee, March 1987, recommendations, endorsement, **20:**34

Miramichi region, New Brunswick
Economy, **20:**34

Mitsui O.S.K. Lines
Services, **11:**15

Mitton, L., Director, Transportation and Distribution, Atlantic Provinces Transportation Commission
Bill C-18, discussion, **18:**45-6, 49
Bill C-19, discussion, **18:**45-6, 49

Montreal Shipping Inc.
Background information, **11:**13-5, 18
Bill C-21, provisions, comments, **11:**16-7

Moon, Harry, Member, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers
Bill C-19, statement, **21:**13-4

Moore, Jim D., Secretary, Canadian Shippers' Council; Secretary, Canadian Exporters' Association
Bill C-21, subject-matter, discussion, **6:**13

Morel, Carl, and Taylor, Rees
Trucking and railroad deregulation in the U.S., report, reference, **15:**23

Morin, W.H., Senior Vice-President, Marketing, CN Rail
Bill C-18
Discussion, **17:**45-56
Opening remarks, **17:**43
Statement, **17:**43-5

Motor Vehicle Manufacturers' Asssociation (MVMA)
Background information, **17:**57, 61, 62
Bill C-18
Concern, **17:**60
Effect on employment, **17:**65-6
Involvement, **17:**63-4
Opinion, **17:**58-9
Support, **17:**57
Bill C-19, support, **17:**57

Motor Vehicle Transport Act (1954)
Provincial discretion, **15:**39
Validity, Supreme Court decisions, **15:**38

Motor vehicle transport by extra-provincial undertakings, Act respecting
See
Bill C-19

Levert, M. Lionel, secrétaire et avocat général, Commission de révision des lois
Bill C-39
Discussion, **3:**8-9, 12
Lettre, en réponse à la question du sénateur Thériault, **4:**12

Libre-échange, Accord entre le Canada et les Etats-Unis
Voir
Accord de libre-échange entre le Canada et les Etats-Unis

Ligue canadienne de transports industriels
Bill C-18
Appui, **17:**73, 75
Historique, **17:**78
Réunion générale, 4 mars 1987, approbation, **17:**74
Opinion, **17:**71-6
Participation, **17:**73, 74
Préoccupations, **17:**74
Bill C-19
Appui, **17:**73, 75
Historique, **17:**78
Réunion générale, 4 mars 1987, approbation, **17:**74
Opinion, **17:**71-6
Participation, **17:**73, 74
Préoccupations, **17:**74
Bill C-21
Avantages au Canada, **12:**8
Chambre des communes, Comité législatif, comparution, **12:**5
Opinion, appui, **12:**6-9
Coalition of Concerned Shippers, adhésion, **17:**76
Libre-échange, membres, attitude envers, **17:**83
Politique de transport, participation, **12:**5, 9-10; **17:**73
Renseignements généraux, **12:**5, 9,18-9; **17:**72-3, 77
Réunion générale annuelle, mars 1987, appui, **17:**74
Sondage des membres
Déréglementation, appui, **12:**10
Chemins de fer et transports routiers, opinion, **17:**73

Loi de 1987 sur les transports routiers
Voir
Bill C-19

Loi modifiant la Loi sur la radio
Voir
Bill C-3, teneur

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer
Voir
Bill C-4, teneur

Loi nationale concernant les transports
Voir
Bill C-18

Loi nationale de 1987 concernant les transports
Voir
Bill C-18

Muir, Hon. Robert, Senator (Cape Breton-The Sydneys), Committee Deputy Chairman
Bill C-4, subject-matter, **1:**34-5, 48-50, 52-3
Bill C-18
Air Bras d'Or, **19:**45
Air Canada, collective agreement, wages, **21:**22
Champion Forest Products of Alberta, **20:**18
Coal mining, **20:**66-9
Confidential contracts, **20:**45
Nova Scotia, air service, **21:**70-1
Procedure, **20:**65, 74-5; **21:**21
Railways
Branch lines, abandonment, **21:**58-9
Loss of jobs, **20:**44
Subsidies, **21:**60
Safety, **20:**30-1
Shippers, large, advantages, **20:**17-8
Small shippers, effects, **21:**54-6
Sydney airport, **19:**44-5
Bill C-19, truck drivers, qualifications, **19:**46
Bill C-21, subject-matter, **5:**18; **7:**22-4; **9:**14-5, 17; **12:**16; **13:**12
Bill C-39, **3:**6-7, 9-10
Procedure, **3:**19
Bill C-52, **25:**11
Election, **1:**11
Organization meeting
Motion, **1:**17
Procedure, **1:**14, 15-6

Mulder, Nick, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport
Bill C-18, discussion, **23:**24-6, 34-5; **24:**43, 46-7, 49
Bill C-19, discussion, **23:**14, 18-9, 28-30, 33-4, 40-2, 44-6; **24:**26, 32

Multimodal Transportation Accident Investigation Board (proposed), **22:**9; **24:**37

NTA
See
National Transportation Agency

NTCL
See
Northern Transportation Company Limited

Nader, Ralph
Truck safety, study, quotation, **19:**6

Nantais, Mark, Executive Director, Motor Vehicle Manufacturers' Association
Bill C-18
Discussion, **17:**59, 64-5, 70-1
Opening remarks, **17:**57
Statement, **17:**57-9
Bill C-19
Discussion, **17:**59, 64-5, 70-1
Opening remarks, **17:**57
Statement, **17:**57-9

Nantel, Alain, Director, Real Estate Management, VIA Rail Canada
Bill C-205
Discussion, **35:**35-6
Statement, **35:**33-5

Long, M. David, président, Ligue canadienne de transports industriels
Bill C-18
Discussion, **17:**77-85
Exposé, **17:**71-6
Bill C-19
Discussion, **17:**77-85
Exposé, **17:**71-6
Bill C-21, teneur
Discussion, **12:**9-19
Exposé, **12:**5-9

Longsen, M. A. Craig, conseiller législatif, ministère de la Justice
Bill C-18, discussion, **24:**47-8

Ludwick, E. M. and Associates Inc.
Expéditeurs canadiens, étude, résultat, **6:**15

Lussier, M. Charles A., greffier du Sénat
Bill C-18, délibérations du Comité, traductions, **24:**23-4
Bill C-19, délibérations du Comité, traductions, **24:**23-4

Lynk, M. Michael, adjoint au president, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
Bill C-18
Discussion, **21:**14-22
Exposé, **21:**7-3
Remarques introductives, **21:**7
Bill C-19
Exposé, **21:**7-3
Remarques introductives, **21:**7

MVMA
Voir
Motor Vehicle Manufacturers' Association

McCalden, M. D. W., directeur général, distribution nationale, Sears Canada, Canadian Retail Shippers' Association
Bill C-19, discussion, **21:**46-8
Bill C-21, teneur
Discussion, **7:**29-31, 33-40
Exposé, **7:**25-6
Remarques introductives, **7:**24-5

McCready, honorable Robert B., ministre des Transports, Gouvernement du Nouveau-Brunswick
Bill C-3, teneur
Discussion,**1:**45-51
Exposé, **1:**43-5

McDaniel, M. Willy, représentent des ventes, Van-Kam Freightways Ltd.
Bill C-19
Discussion, **15:**30-7
Exposé, **15:**28-30
Remarques introductives, **15:**27-8

MacDonagh, M. Brian R., adjoint au vice-président, section C.P., Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada
Bill C-18
Discussion, **21:**36-42
Exposé, **21:**31-5
Bill C-19, exposé, **21:**31-5

National Energy Board Act, 16:27

National Rail Passenger Transportation Act, 16:44

National Safety Code
See
Trucking industry — Canada — Deregulation

National Transportation Act
Appeals provision, small shipper, adequacy, **21:**55-6
Resolution of complaints against conference practices, procedures for, **5:**8
Public interest investigations, difficulties, **22:**64, 66
Purpose, **17:**35
Railway lines, abandonment, **16:**39-40
Railways, freight rates, deregulation, **16:**34-5
Regulatory process, delays, **35:**17
Section 278, application, Domtar test case, **17:**21

National Transportation Act, 1987
See
Bill C-18

National Transportation Agency
Acts administered, **16:**19-21
Bill C-131
Appeal process, **32:**11
Exemptions, criteria, **32:**12
Powers, **32:**9, 12
Chairman, appointment, **16:**27
Examination by parliamentary committee, **23:**36
Members
Appointment, **16:**27
Citizenship requirement, absence, **23:**34
Number, reason, **23:**35
Regions, representation, **16:**15; **18:**56-7
Powers, role
Comparison, CTC, **16:**16-7
Competitive line rates, **17:**32, 34
Harm to a third party, **15:**19
Licensing, **16:**16-7
Mergers and takeovers, **15:**15
Rail safety, **16:**15
Railways
Employees, medical examinations, regulations, revision, draft copy, reference, **33:**11-2
Inspections, requirements, **30:**13, 14
Regional offices, **16:**15

Native peoples
Inuit as guides, shipping, Arctic waters, **3:**13

Netherlands
Maritime policy, shipping policy, differences, **11:**13
Gross national product, per cent devoted to international trade, **11:**7

Nevada (United States)
Transportation industry, control of rates and entry, **15:**29

New Brunswick
Bill C-3
Concerns, cost recovery, implications, **1:**43-7
Federal-provincial consultations, **1:**43, 45
Hospital user fees, imposition, federal government response, **1:**44
Province-wide communications network, construction, **1:**44

MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax)
Bill C-3, teneur **1:**22-4; **2:**7,11
Bill C-4, teneur, **1:**29
Bill C-18
ACFPC, **17:**19-20
CIL, opinion, similarités, **17:**88-9
APA, **18:**74-5
Chemins de fer
Abandon, remplacement, **18:**67
Pertes de revenus, **17:**85
Service voyageurs, options, **16:**41
CN Rail, **17:**81
Comité
Agenda, **14:**29
Plan de travail, **14:**8-10, 13, 14, 24-5, 26, 27, 28
Procédure, **16:**43
Déréglementation, coûts, économies, **18:**70
Examens annuels, **17:**26, 31
Epéditeurs captifs, **17:**84; **18:**61-2
Fonction publique, pouvoirs, rôle, **18:**76
Motion, **14:**6, 15; **24:**9, 10
ONT, président, **16:**27
Procédure, **24:**42, 44, 45, 46, 47, 49, 53
Témoin, opinion, pertinence, **18:**78-9
Bill C-19
Code national de sécurité, **18:**18
Comité
Agenda, **14:**29
Plan de travail, **14:**8-10, 13, 14, 24-5, 26, 27, 28; 37
Déréglementation
Conséquences imprévues, **15:**15
Sécurité, liens, **18:**15-7
Ministre, exposition, **15:**66
Motions, **14:**6, 15
Ontario Trucking Association, mémoire, **18:**14-5
Provinces, consentement, **17:**85
Bill C-21, teneur
Amendements, **13:**11
ANERA, amendements, position, **8:**26-7
Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, **12:**17
Association des manufacturiers canadiens, structure, pouvoirs, **9:**7
Canada, partenaires commerciaux, consultation, **11:**8-9
Canadian Retail Shippers' Association, **7:**39-40
Mémoire, **8:**13
Conférences maritimes
Consultation, **5:**18
Destruction, **7:**17-8
Détérioration, **5:**14
Justification, **5:**15-7
Opinion, **8:**12
Produits transportés, **6:**13
Utilité, **7:**19
Conseil des expéditeurs, **6:**17, 23-4; **7:**20, 38
Conseil des expéditeurs canadiens, **8:**14-5; **9:**8
Consommation et Corporations, ministère, participation, **6:**14; **7:**24
Contrats confidentiels, **9:**8
Eastern Canada Caribbean Rate Association, position, **8:**17
Etats-Unis
Législation
Canada, comparaison, **8:**22; **11:**10
Influence, **6:**40-1; **8:**11
Libre entreprise, appui, **12:**14-5
Transport maritime, législation, **7:**15-6
Revue, **9:**9, 11; **11:**11
Liaison, Canada, E.-U., **5:**28
Lignes de transport maritime, disparition, **11:**19-21

New York Central Railroad
Decline, reasons, **17:**39

Newfoundland
Air service
Deregulation, effect, **15:**18
Jet, provincial, interprovincial, **21:**64-5

Niagara Institute
See
Health and Welfare Department — National Consultation on Drug Abuse and the Workplace

Nickels, Carl, President, Iron Ore Company of Canada
Bill C-18
Discussion, **22:**43-8
Statement, **22:**39-43

Nigerian National Shipping Line
Service, **11:**15

Nolan, Richard, President, Airline Division, Canadian Union of Public Employees
Bill C-18
Discussion, **21:**27-30
Statement, **21:**22-7
Bill C-19, statement, **21:**22-7

North Atlantic Freight Conferences
Background information, **7:**11-3

***North Star* (Cruise Ship)**
Sailings to Alaska
Origin, type, **27:**18, 21
Number, **27:**16
Passengers, origination, **27:**24

Northern Canada
Air service, problems, **15:**20-2
Trucking companies, regulation by territorial governments, problems, **15:**50-2
"Winter roads", maintenance, **15:**53

Northern Transportation Company Ltd. (NTCL)
Privatization, **16:**24
Rates, **15:**21

Northwestern University, Evanston, Illinois
Conference on transportation deregulation and safety, June, 1987
Conclusions, **19:**6-7
Purpose, **19:**5

Norton, Charles, General Traffic Manager, Kraft Ltd., Canadian Industrial Transportation League
Bill C-18, discussion, **17:**77-8, 84-5
Bill C-19, discussion, **17:**77-8, 84-5

Norway
Ships registry system, proposed changes, **5:**16

MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax)—*Suite*
Bill C-21, teneur—*Suite*
Politiques, transport maritime, **11:**12
Témoin, amendements, répercussions, **6:**35-6
Témoins, appui, **13:**9
Thacker, M. Blaine E., exposé, **13:**11-2
Bill C-39, **3:**7, 11-4; **4:**16
Procédure, **3:**4, 18, 19; **4:**12
Bill C-52
Cabotage, définition, **29:**24
Construction navale, industrie, groupe de travail gouvernement/industrie, **26:**17-8
Croisières en Alaska, commerce
Denrées, **29:**15
Navires canadiens, protection, **29:**12
Rétombées en C.-B., **29:**16
Seattle, groupe de pression, **29:**22-3
Taxes, exemption, **29:**34
Limite d'exemption, **25:**8-9
Paquebots de croisière, construction, **29:**11-2
Pratiques injustes, mesures de représailles, **25:**9-10
Procédure, **30:**8-10
Propriété, **25:**10-1; **26:**16
Système d'exemption, **26:**7-8
Témoin, objections, **26:**9
Bill C-105
Article 18(1)(c)(iv), **33:**26
Dépistage des drogues, **31:**26-8; **32:**18-9, 34-6, 43, 48, 50
Examens médicaux, **32:**41-2, 44; **33:**13-4, 15, 31, 32-3, 37-8
Informations médicales, **32:**18, 52
Motions, **33:**6, 7,18, 19, 29,
Périodes de repos, **30:**19
Procédure, **30:**22; **31:**6; **33:**14, 18, 19, 28
Programmes d'aide aux employés, **32:**21, 22-3
Règles, changements, consultation syndicat/compagnie, **32:**46
Bill C-131, **32:**13, 15
Bill C-205, **34:**10-4; **35:**19-20
Procédure, **34:**14-5
Comité, horaire de travail, **31:**37-8

Macdonald, honorable John M., sénateur (Cap-Breton)
Bill C-3, teneur, **1:**21-4
Bill C-4, teneur, **1:**31-2
Bill C-18
Alberta Gas Chemicals Ltd., **18:**40
BCSA, enquêtes, portée, **22:**14
Chemins de fer
Efficacité, **20:**43
Lignes, abandon, **18:**48-9
Subventions, **21:**60
CN Rail, **17:**49-50; **18:**67-8
Code national de sécurité, **18:**21-2
Industrie des engrais, emploi, pertes, **20:**31-2
Motion, **24:**11, 54
Procédure, **17:**90; **20:**25; **24:**39, 42, 46
Produits dangereux, expédition, **17:**18
Bill C-19
Camionnage, propriété, **18:**48
«Installations de groupage», **21:**48
Motion, **24:**6, 34
Procédure, **24:**30, 34-5
Bill C-21, teneur, **10:**7-10; **11:**7-8; **14:**5
Bill C-39, **4:**14
Bill C-52, **26:**8-9, 14-6, 18-9; **27:**10-4, 18
Motion, **26:**5
Bill C-105, **33:**13, 14, 18

Nova Scotia
Legislation corresponding to Bill C-19, **14**:20; **15**:66-7
Regional development program, **19**:78

Nurgitz, Hon. Nathan, Senator (Winnipeg North)
Bill C-39, **3**:10-3
Procedure, **3**:17-8

OTA
See
Ontario Trucking Association

Obed Mountain Coal Company Limited
Establishment, **20**:67
Management, type, **20**:68
Production
Per person, per workday, **20**:67
Total, annual, **20**:66

Occupational health and safety
Occupational medicine, development, **31**:10
Occupational physician
Bill C-105, designated positions, development of medical criteria, necessity, **31**:18
Functions, **31**:10-1
Provinces, enactment of legislation, **31**:10
Workers under stress, treatment, **31**:18

Ontario
Truckers, applications for licences, grant rate, **22**:29
Trucking laws, enforcement, system, development, **18**:12-3

Ontario Trucking Association (OTA)
Bill C-19
Brief, "Bill C-19, The Issue of Safety"
Canadian Trucking Association, brief, similarities, **18**:15
References, **18**:7, 9,10, 11, 15
Concerns, **18**:7-11
Recommendation, **18**:11
Representation, **18**:16

Paris et le désert français
Gravier, Jean-François, reference, **21**:68

Park, Terry, Manager, Transportation, Alberta Gas Chemicals
Bill C-18, discussion, **18**:38-9

Parliament
Bill C-18, regulations, procedure, **23**:43
Bill C-19, regulations, procedure, **23**:43

Peat Marwick and Partners
Railways, potential revenue loss due to Bill C-18, study, reference, **21**:57

Petten, Hon. William J., Senator (Bonavista)
Bill C-18, **16**:24-6

Phillips, Carl, Manager, Distribution and Traffic, Ford Motor Company of Canada Limited, Motor Vehicle Manufacturers' Association
Bill C-18, discussion, **17**:68-9

Macdonald, honorable John M., sénateur (Cap-Breton)—*Suite*
Bill C-205, **34**:8-9, 13
Réunion d'organisation
Motion, **1**:11
Procédure, **1**:11-4

MacKinnon, M. Bill, président et chef de la direction, MacKinnon Transport, Guelph; président, Association canadienne du camionnage
Bill C-19
Discussion, **22**:29-30
Exposé, **22**:22-7

MacLaren, M. Ken, vice-président, liaison du gouvernement, Association canadienne du camionnage
Bill C-19, **22**:27-39

McLeod Young Weir
CP Rail, position financière, **17**:81

McMillan, M. D. L., premier secrétaire, aviation civile et maritime, ambassade de Grande-Bretagne, Washington (D.C.), Consultative Shipping Group
Bill C-21, discussion, **11**:11

MacMillan, Bloedel Limited
Bill C-18, avantages, **21**:53
Produits, transport, moyens, **21**:52-3

McNeil, M. Dick, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports
Bill C-105, discussion, **33**:15, 17, 21, 32

Mailly, Mme Claudy, secrétaire parlementaire du ministre des Communications
Bill C-4, teneur
Discussion,**1**:26-32
Exposé, **1**:25-6

Manery, M. G., directeur, politiques maritimes internationales, ministère des Transports
Bill C-21, teneur
Discussion, **5**:14-8
Exposé, **5**:10-2
Bill C-52, discussion, **25**:9, 10-1

Manitoba
Gares ferroviaires, patrimoniales, définition, recherche, **35**:26, 27

Marchandises dangereuses
Chlore, transport par camion, securité, **17**:21

Marine marchande du Canada, Loi
Croisières aller-retour, considération comme voyages internationaux, **29**:9
Modification, position des témoins des Etats-Unis, **14**:22
Navires battant pavillon canadien, voyages aller-retour au Canada, exemption, **29**:12
Systèmes de mesures impérial, métrique, utilisation, **3**:5-10

Marshall, M. Dick, président, Association charbonnière canadienne
Bill C-18
Discussion, **20**:59, 62, 66-74
Exposé, **20**:56-9
Note biographique, **20**:73

Pickands/Mather Co.
Wabush Mines, relationship, **22:**62

Pigeon, Jacques, Senior Counsel, Tax Litigation Section, Department of Justice
Bill C-19, discussion, **24:**32

Policy study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace,
Queen's University, study dated 1987, quotation, **32:**29

Pomkoski, Keith, Representative, Asian-North America Eastbound Rate Agreement
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **8:**25-7
Statement, **8:**23-5
Biographical note, **8:**23

Popp, Alfred, General Counsel, Department of Transport
Bill C-39, discussion, **4:**13, 16-7

Porteous, Hugh, Director, Government Relations and Coordination of Special Projects, VIA Rail Canada
Bill C-205, statement, **35:**30-3

Ports
Halifax
Depth, **5:**28
Disadvantages compared to U.S. ports, **14:**23
Inactivity, causes, **12:**12-3
Montreal, depth, **5:**28
U.S., deepening, **5:**28
Vancouver, difficulties, constraints, **7:**36-7

Potash industry
Transportation, modes, **20:**28

Potatoes
Prince Edward Island
Shipment, costs, effect of Bill C-18, **20:**28
Transportation, changes, **18:**49

Poultry
Chicken, price, comparison British Columbia, Washington State, **29:**15

Powell, J. A., Assistant Director, Purchasing and Transportation, Crown Forest Industries Limited, Canadian Pulp and Paper Association
Bill C-18, discussion, **20:**14, 15, 17

Price Waterhouse Management Consultants
See
Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry

Prices
Retail trade, factors affecting, **7:**34

Prince Albert Pulp and Paper
Rail cars loaded daily, **20:**55
Railways, negotiations with, **20:**53

Masse, M. Y.H., premier vice-président, Planification financière et administration, CN Rail
Bill C-18, discussion, **17:**51-2, 54

Mastromatteo, M. Ernest, membre, Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs, Association médicale canadienne
Bill C-105
Discussion, **31:**14, 18
Exposé, **31:**10-2

Matheson, M. Rand H., consultant en transport
Bill C-18
Commission royale Turgeon, présentation, citation, **17:**22
Discussion, **17:**24-6
Exposé, **16:**20-4
Remarques introductives, **16:**20
Bill C-21, teneur
Discussion, **5:**28; **9:**11-8
Exposé, **5:**19-28; **9:**10-1

Mazankowski, honorable Donald, ancien ministre des Transports
Lettre au Comité Sénatorial permanent des Transports et des Communications suite au dépôt de leur sixième rapport sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, **1:**5, 16

Meech, lac
Voir
Constitution

Mesures d'urgence
Mécanismes d'urgence, développement, gouvernement fédéral, encouragement aux provinces et municipalités, **1:**44

Métrique, système, conversion
Voir
Système métrique, conversion

Miller, M. J.R., directeur général, Politiques stratégiques, ministère des Transports
Bill C-18, discussion, **16:**43-5
Bill C-19
Discussion, **14:**20; **15:**38-9, 42-6, 48, 52, 54, 59-62, 66-8
Exposé, **14:**16-7
Note biographique, **14:**15

Mines, industrie
Coût du transport, importance, **18:**50
Québec
Retombées économiques, Abitibi-Témiscamingue, **18:**51
Transport, coûts annuels, **18:**51

Miramichi, région, Nouveau-Brunswick
Economie, **20:**34

Miramichi Pulp and Paper Inc.
ACPPP, mémoire au Comité de la Chambre des communes, mars 1987, recommandations, appui, **20:**34
Bill C-18, avantages, **20:**40
Renseignements généraux, **20:**32, 33-4, 35, 36

Prince Edward Island
Potato Marketing Board, confidential contracts, concerns, **18:**49

Prince Rupert, British Columbia
Population, **27:**23
West coast cruise trade, importance to economy, **27:**15-6

Prince Rupert Cruise Ship Committee
Bill C-52
Brief, local organizations, endorsement, **27:**17
Recommendations, **27:**16-7

Pringle, John, Director, Motor Vehicle, Department of Transport
Bill C-19, discussion, **15:**24-5, 38-45, 47-60, 63-4, 66-7; **19:**12-3,16-20,46

Procar
Activities, **30:**16
Employees, qualifications, **30:**16

***Province* (Vancouver)**
Article, May 22, 1988, quotation, **27:**19

Provinces
Bill C-3, subject-matter, position, **1:**46-7; **2:**7, 9-10
Bill C-18, corresponding legislation, **14:**20
Bill C-19
Corresponding legislation, **14:**19-20
Reverse onus clause, delay, **21:**44, 46-7; **22:**28
Uniformity of legislation, intentions, progress, **15:**58-9, 66-7
Highway safety, jurisdiction, **23:**27-9; **24:**17-8
Meech Lake Agreement, national objectives, interpretation, **21:**47
Motor transport boards, rulings, statutory requirements, **23:**24
National Safety Code, standards, compliance dates, **19:**11; **22:**27-8
Occupational health legislation, enactment, **31:**10
Physicians, mandatory reporting regarding automobile drivers, **31:**15
Transportation, deregulation, position, **17:**76, 79

Public Interest Research
Views
Bill C-18, **18:**71
Federal mandarinate, **18:**71-2
National development strategy, **18:**70-1
Public policy process, **18:**72
Regional development, **18:**73

Public Service
Public policy, federal mandarinate, role, **18:**71-2

Pulp and paper industry
Cost factors, **20:**24
Demand, cyclical nature, **20:**23
Employees, numbers, **20:**8
Exports, **20:**8, 24
Growth prospects, **20:**8
Net export earnings, importance to Canadian economy, **20:**8
New technology, effect on employment, **20:**21-2
Paper mill, location, considerations, **20:**37
Transportation costs, **20:**9

Quebec
Trucking, security regulations, enforcement, **22:**25

Mitsui O.S.K. Lines
Services, **11:**15

Mitton, M. L., directeur des transports et de la distribution, Commission des transports des provinces de l'Atlantique
Bill C-18, discussion, **18:**45-6, 49
Bill C-19, discussion, **18:**45-6, 49

Montreal Shipping Inc.
Bill C-21, dispositions, commentaires, **11:**16-7
Renseignements généraux, **11:**13-5, 18

Moon, M. Harry, membre, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
Bill C-19, exposé, **21:**13-4

Moore, M. Jim D., secrétaire, Conseil des expéditeurs canadiens et de l'Association canadienne d'exportation
Bill C-21, teneur, discussion, **6:**13

Morel, M. Carl, et Taylor, M. Rees
Déréglementation du camionnage et transport ferroviaire aux E.-U., rapport, référence, **15:**23

Morin, M. W.H., premier vice-président, Marketing, CN Rail
Bill C-18
Discussion, **17:**45-56
Exposé, **17:**43-5
Remarques introductives, **17:**43

Motor Vehicle Manufacturers' Association (MVMA)
Bill C-18
Appui, **17:**57
Emplois, effets, **17:**65-6
Opinion, **17:**58-9
Participation, **17:**63-4
Préoccupation, **17:**60
Bill C-19, appui, **17:**57
Renseignements généraux, **17:**57, 61, 62

Muir, honorable Robert, sénateur (Cape Breton-The Sydneys), vice-président du Comité
Bill C-4, teneur, **1:**34-5, 48-50, 52-3
Bill C-18
Air Bras d'Or, **19:**45
Air Canada, convention collective, salaires, **21:**22
Champion Forest Products of Alberta, **20:**18
Chemins de fer
Embranchements/lignes, abandon, **21:**58-9
Pertes d'emploi, **20:**44
Subventions, **21:**60
Contrats confidentiels, **20:**45
Gros expéditeurs, avantages, **20:**17-8
Houille, exploitation, **20:**66-9
Nouvelle-Ecosse, service aérien, **21:**70-1
Petits expéditeurs, **21:**54-6
Procédure, **20:**65, 74-5; **21:**21
Sécurité, **20:**31-2
Sydney, aéroport, **19:**44-5
Bill C-19, camionneurs, qualifications, **19:**46
Bill C-21, teneur, **5:**18; **7:**22-4; **9:**14-5, 17; **12:**16; **13:**12
Bill C-39, **3:**6-7, 9-10
Bill C-52, **25:**11
Election, **1:**11

Quebec Cartier Mining Company
Railway, operations, application of Bill C-18, lack of, **22:**40

Quebec Metal Mining Association Inc.
Background information, **18:**50
Bill C-18, concerns, suggestions
Air services, domestic, Northern, **18:**51
Arbitrator, authority, **18:**51
Rail line abandonment, **18:**52-53, 58-9

Quebec North Shore and Labrador Railway
Background information, **22:**40
Bill C-18, request for relief from final offer arbitration, **15:**19
Common carrier, **23:**20
Employees, numbers, **22:**44
Iron Ore Company of Canada, relationship, **22:**40
Operations, **22:**46
Subsidies to, **23:**20; **24:**37
Wabush Mines
Rates charged, comparison, Iron Ore Company, **22:**66-7
Shipments, service, **22:**67

Queen's University
Policy study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace, study dated 1987, quotation, **32:**29

Radio
Licenses
Fees, **1:**20-2
Municipalities, preferred treatment, **1:**20, 23, 24
Users, **1:**17, 20
Services and utilization, scope, **1:**17
Spectrum management, **1:**17-8

Radio Act
Clause 3, discussion, **1:**23-4
Spectrum management, cost recovery, exemptions, **1:**18

Radio Act, Act to amend
See
Bill C-3, subject-matter

Railway Act
Clause 119, **34:**10-1, 12; **35:**9
CRTC, rate determination, procedure, **1:**31-2
Railway bridges, construction, regulatory process, problems, **31:**30-1
Rate regulation, costing formula, **22:**66
VIA Rail, passenger service, provisions, **16:**42

Railway Act, Act to amend
See
Bill C-3, subject-matter

Railway Safety Act
See
Bill C-105

Railway Safety Act(proposed)
Process, status in cabinet, **24:**37

Railways
Accidents
American cars, involvement, **30:**17
At railway crossings, **30:**24-5

Muir, honorable Robert, sénateur (Cape Breton-The Sydneys)—*Suite*
Réunion d'organisation
Motion, **1:**17
Procédure, **1:**14-6

Mulder, M. Nick, sous-ministre adjoint, Politique et coordination, ministère des Transports
Bill C-18, discussion, **23:**24-6, 34-5; **24:**43, 46-7, 49
Bill C-19, discussion, **23:**14, 18-9, 28-30, 33-4, 40-2, 44-6; **24:**26, 32

Nader, M. Ralph
Camionnage, sécurité, étude, citation, **19:**6

Nantais, M. Mark, directeur exécutif, Motor Vehicle Manufacturers' Association
Bill C-18
Discussion, **17:**59, 64-5, 70-1
Exposé, **17:**57-9
Remarques introductives, **17:**57
Bill C-19
Discussion, **17:**59, 64-5, 70-1
Exposé, **17:**57-9
Remarques introductives, **17:**57

Nantel, M. Alain, directeur, Gestion immobilière, VIA Rail Canada
Bill C-205
Discussion, **35:**35-6
Exposé, **35:**33-5

Nevada (Etats-Unis)
Industrie du transport, contrôle des taux et des entrées, **15:**29

New York Central Railroad
Déclin, raisons, **17:**39

Niagara Institute
Voir
Santé et bien-être social, ministère — Consultation nationale sur l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail

Nickels, M. Carl, président, Compagnie Iron Ore du Canada
Bill C-18
Discussion, **22:**43-8
Exposé, **22:**39-43

Nigerian National Shipping Line
Service, **11:**15

Nolan, M. Richard, président de la division aérienne, Syndicat canadien de la Fonction publique
Bill C-18
Discussion, **21:**27-30
Exposé, **21:**22-7
Bill C-19, exposé, **21:**22-7

Nord canadien
Camionnage, réglementation par gouvernements territoriaux, problèmes, **15:**50-2
«Routes d'hiver», exploitation, **15:**53
Service aérien, problèmes, **15:**20-2

North Atlantic Freight Conferences
Renseignements généraux, **7:**11-3

Railways—*Cont'd*
Accidents—*Cont'd*
Conrail, collision with Amtrack, Chase, Maryland, January, 1987, interview with engineer Ricky Gates, **31:**22
Australia, 1960's, 1970's, investment, upgrading, **18:**74
Automobile industry, importance to, **17:**58
Base rates, quarterly escalation, **20:**63
Bill C-18
Concerns, **14:**19
Revenue loss
Possible responses, **20:**45-7
Projected, **17:**60, 82-3, 85
Studies, **21:**57
Bill C-105
Brotherhood of Locomotive Engineers, consultations on regulations, **32:**26-7
Branch lines, abandonment
Effect on freight rates, lack of, **20:**70-1
Maritime provinces, **18:**48-9
Quebec, **18:**52-3
Reasons, **21:**57
Carmen
Function, **21:**31
Hours of work, **30:**13
Replacement by switchmen, **21:**37, 41
CN, CP, similarities, **17:**54
Company officers, rules examination, requirement, **33:**16
Comparison, Canada, U. S., **17:**55-6; **20:**10
Confidential contracts, wish for authority to enter into, **14:**17, 21; **16:**35, 46
Cost base, compared to U.S., **17:**17, 28
Decline, responsibility, **18:**71
Drug and alcohol abuse, employee assistance programs
Bill C-105, effect, **30:**23
Effectiveness, **32:**23
Employer/employee joint programs, **32:**37-8
See also
Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry
Employees(operating)
Appearance sheet, **32:**53
Hours of work, war years, **30:**18
Medical examinations, requirements, **32:**17, 44-5, 55; **33:**11-2
Periods of rest, regulation, problems, **30:**18-9; **32:**24-6, 54
Qualifying, requirements, **30:**13
Work scheduling, need for improvements, joint study, **30:**24
Employment, decrease, **20:**21, 54, 82; **22:**88
Free trade agreement, effect on competitive access, **17:**53-4
Grain network, **18:**53
Interswitching arrangements, rates, Canada, U.S., **17:**51
Large railways, departments of occupational health and safety, **31:**13-4
Motor vehicles, transportation by rail cars, system, development, **17:**59
Obligations, **17:**35
Passenger service
CN, CP, responsibilities, **16:**42
Competition, lack of, **16:**41
Deterioration, **20:**20
Policy, federal mandarinate, role, **18:**71
Rail lines, American, advantages, **21:**39
Rate structure, historical background, **20:**39
Rule "G", explanation, **30:**22; **32:**44, 53-4
Russia
Employees, medical checks, frequency, **31:**29
Importance, **18:**74

***North Star* (Navire)**
Croisières en Alaska
Nombre, **27:**16
Point d'origine, type, **27:**18, 21
Voyageurs, origine, **27:**24

Norton, M. Charles, directeur général de la circulation, Kraft Ltée, Ligue canadienne de transport industriel
Bill C-18, discussion, **17:**77-8, 84-5
Bill C-19, discussion, **17:**77-8, 84-5

Norvège
Bateaux, système d'immatriculation, changements proposés, **5:**16

Nouveau-Brunswick
Bill C-3
Consultations, fédérales-provinciales, **1:**43, 45
Préoccupations, recouvrement des coûts, conséquences, **1:**43-7
Réseau de communications provincial, construction, **1:**44
Services hospitaliers, droits aux usagers, gouvernement fédéral, réponse, **1:**44

Nouvelle-Ecosse
Développement régional, programme, **19:**78
Mesures législatives correspondantes au Bill C-19, **14:**20; **15:**66-7

Nurgitz, honorable Nathan, sénateur (Winnipeg-Nord)
Bill C-39, **3:**10-3
Procédure, **3:**17-8

ONT
Voir
Office national des transports

Obed Mountain Coal Company Limited
Etablissement, **20:**67
Gestion, type, **20:**68
Production
Par personne par jour de travail, **20:**67
Total, annuel, **20:**66

Office national de l'énergie, Loi, 16:27

Office national des transports (ONT)
Bill C-131
Appel, procédure, **32:**11
Exemptions, critères, **32:**12
Pouvoirs, **32:**9, 12
Bureaux régionaux, **16:**15
Chemins de fer
Employés, examens médicaux, règles, révision, ébauche, référence, **33:**11-2
Inspection, exigences, **30:**13, 14
Lois appliquées par, **16:**19-21
Membres
Citoyenneté, condition, manque de, **23:**34-5
Nombre, justification, **23:**35
Nomination, **16:**27
Régions, représentation, **16:**15; **18:**56-7
Pouvoirs, rôle
Comparaison, CTC, **16:**16-7
Délivrer des licences, **16:**16-7
Dommages à une tierce partie, **15:**19
Fusions, acquisitions, **15:**15

Railways—*Cont'd*
Security
Safety procedures, changes, **30:**16
Safety record, CN, CP, **19:**38; **30:**16
Security inspectors
Procedures, powers, **30:**13-4
Qualifications, **30:**15
Visual inspection, high tech equipment, **30:**15
Shippers
Bulk resource, support for Bill C-18, **15:**62
Captive
Advantages of rail competition, **20:**38
Attitude of railways towards, **20:**33
Examples, **17:**84-5; **18:**34-5
Explanation, **18:**61-2; **20:**13
Numbers, **18:**60
Regional disparity, **18:**61
Confidential contracts
Importance, **20:**14-5
Support, **15:**62; **16:**46
Unfair practices, remedies, Bill C-18, **16:**47-9
Small shippers
Bill C-18, advantages, **21:**56
Illustrations, **21:**55
Stations, heritage
Acquisition by communities, associated costs, problems, **35:**20
Bill C-205, designation, criteria, determination, **35:**25
Demolition
Drumheller, Alta, **34:**11-2
West Toronto, demolition, **35:**37, 44
Disposal, current procedures, **34:**10-1, 12; **35:**9-10
Manitoba, definition, research, **35:**26, 27
Preservation, situation
Acton Vale, Que, **35:**33
Antigonish, N. S., **35:**15-6, 34
Beiseker, Alta, **34:**7, 8-9, 14
Claresholm, Alta, **34:**13
Halifax, N.S., **35:**33
London, Ont., **35:**21
McAdam, N. B., **35:**24-5, 26
Okotoks, Alta, **34:**7, 13-4
Orangedale, N.S., **35:**16, 27, 34
Quebec City, Que., **35:**33
Regina, Sask., **35:**21
St. Croix, N. B., **35:**39
St. Mary's, Ont., **35:**33
Protection, lack of, current law, **34:**11
Statistics, **34:**11
Still in use, numbers, **35:**42
Uniform Code of Operating Rules, changes, implementation, **30:**17
United States
Canadian operations with captive shippers, **17:**82
Competitive advantages(under C-18), **17:**36
Confidential contracts
Advantages, example, **21:**53-4
Introduction, **16:**35
Deregulation
Concentration, **21:**11
Cost reduction measures, **17:**67
Effect on Canadian railway, examples, **17:**61, 69
Employment, compensation, effect, **16:**7
Safety, effect, **20:**54
Development, marketplace, comparison, Canada, **18:**74
Gateways, closure, **17:**51-2
Private short lines, **20:**70
West Germany, France, situation, **18:**74
Wheel inspection, **21:**39-40

Office national des transports (ONT)—*Suite*
Pouvoirs, rôle—*Suite*
Prix de lignes concurrentiels, **17:**32, 34
Président, nomination, **16:**27
Examen par comité parlementaire, **23:**36

Ontario
Camionnage, loi, application, système, développement, **18:**12-3
Camionneurs, demandes de licence, taux adoptés, **22:**29

Ontario Trucking Association
Bill C-19
Mémoire, «Bill C-19, The Issue of Safety»
Association canadienne du camionnage, mémoire, similarités, **18:**15
Références, **18:**7, 9,10, 11, 15
Préoccupations, **18:**7-11
Recommandation, **18:**11
Représentation, **18:**16

Organisation maritime internationale
Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer **4:**12, 13
Croisières, définition, référence, **29:**33
Convention sur le jaugeage
Canada, adhésion, **3:**6, 11-2
Système métrique, utilisation, **3:**6, 11-2

Paris et le désert français
Gravier, M. Jean-François, référence, **21:**68

Park, M. Terry, directeur, Transports, Alberta Gas Chemicals Ltd.
Bill C-18, discussion, **18:**38-9

Parlement
Bill C-18, règlements, procédure, **23:**43
Bill C-19, règlements, procédure, **23:**43

Pâtes et papiers, industrie
Coûts de transport, **20:**9
Croissance, perspectives, **20:**8
Demande, nature cyclique, **20:**23
Emplois, **20:**8
Exportations, **20:**8, 24
Fabrique de papier, situation, considérations, **20:**37
Facteurs, coûts, **20:**24
Gains nets à l'exportation, importance à l'économie canadienne, **20:**8
Nouvelle technologie, répercussions sur l'emploi, **20:**21-2

Pays-Bas
Politique maritime, politique de transport maritime, différence, **11:**13
Produit national brut, pourcentage affecté au commerce international, **11:**7

Peat Marwick and Partners
Chemins de fer, pertes potentielles des revenus résultant du Bill C-18, étude, référence, **21:**57

Petten, honorable William J., sénateur (Bonavista)
Bill C-18, **16:**24-6

Phillips, M. Carl, directeur de la distribution et de la circulation, Ford Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association
Bill C-18, discussion, **17:**68-9

Regional development
National development strategy, need for, **18:**70
Nova Scotia, investment, tax breaks, **18:**78
Regional economic development vs commercial viability of transportation service, view of Atlantic premiers, **18:**46

Regional Industrial Expansion Department
ACOA, involvement, **18:**75

Reny, André, Clerk of the Committee
Bill C-3, subject-matter, procedure, **1:**37, 39
Bill C-18, **14:**14; **20:**94; **24:**22, 24, 44, 47
Bill C-19, **14:**14; **20:**94; **24:**24
Bill C-52, procedure, **26:**5
Bill C-105, future work, **30:**10
Organization meeting, **1:**11, 14-5

REPAP Enterprises Inc.
Background information, **20:**32

Reports to Senate
Bill C-3, subject-matter, without amendment, **2:**5, 6,11
Bill C-4, subject-matter, without amendment, **1:**10, 36
Bill C-18
As amended, **24:**11, 54
Work plan, acceleration, **15:**7
Bill C-19
As amended, **24:**11, 34
Work plan, acceleration, **15:**7
Bill C-21, subject-matter
Interim report, **13:**6-7
Without amendment, **14:**7
Bill C-39, without amendment but with comments, **4:**7-11
Bill C-105, with amendment, **33:**9
Bill C-131, without amendment, **33:**9
Bill C-205, without amendment, but with comment, **34:**5; **35:**6

Revised Statutes of Canada, 1985
Drafting
French version, **24:**41
New style, **24:**39
Statute Revision Commission, conversion of imperial units to metric units, authority, lack of, **3:**8-9

Riche, Nancy, Executive Vice-President, Canadian Labour Congress
Bill C-18
Discussion, **20:**83-8, 91-3
Statement, **20:**75-7
Bill C-19
Discussion, **20:**83-8, 91-3
Statement, **20:**75-7

Roberge, Jean, Assistant to the Director General, Quebec Metal Mining Association Inc.
Bill C-18
Discussion, **18:**54-9
Statement, **18:**50-4

Robertson, Hon. Brenda Mary, Senator (Riverview)
Bill C-205, **34:**10, 13, 15; **35:**16-8, 30, 42-3
Motions, **35:**5, 47

Roblin, Hon. Duff, Senator (Red River)
Bill C-18, Committee, work plan, **14:**10-3, 25-6, 27, 28
Bill C-19, Committee, work plan, **14:**10-3, 25-6, 27, 28

Pickands/Mather Co.
Wabush Mines, relations, **22:**62

Pigeon, M. Jacques, avocat-conseil, contentieux, Affaires sociales, ministère de la Justice
Bill C-19, discussion, **24:**32

Policy study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace, Université Queen's, étude réalisée en 1987, citation, **32:**29

Pomkoski, M. Keith, représentant, Asian-North American Eastbound Rate Agreement
Bill C-21, teneur
Discussion, **8:**25-7
Exposé, **8:**23-5
Note biographique, **8:**23

Pommes de terres
Ile-du-Prince-Edouard
Expédition, coûts, Bill C-18, répercussions, **20:**28
Transport, changements, **18:**49

Popp, M. Alfred, avocat général, ministère des Transports
Bill C-39, discussion, **4:**13, 16-7

Porteous, M Hugh, directeur, Relations avec les gouvernements et Coordination des stratégies spéciales, VIA Rail Canada Inc.
Bill C-205, exposé, **35:**30-3

Ports
Activité, réduction, causes, **12:**12-3
Etats-Unis, approfondissement, **5:**28
Halifax
Désavantagé par rapport aux ports américains, **14:**23
Profondeur, **5:**28
Montréal, Halifax, profondeur, **5:**28
Vancouver, difficultés, contraintes, **7:**36-7

Potasse
Transport, modes, **20:**28

Powell, M. J. A., directeur adjoint, Achats et transports, Crown Forest Industries Limited, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers
Bill C-18, discussion, **20:**14, 15, 17

Price Waterhouse Management Consultants
Voir
Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire

Prince Albert Pulp and Paper
Chemins de fer, négociations avec, **20:**53
Wagons chargés, quotidiennement, **20:**55

Prince Rupert, Colombie-Britannique
Côte ouest, croisières, importance pour l'économie, **27:**15-6
Population, **27:**23

Prince Rupert Cruise Ship Committee
Bill C-52
Mémoire, organismes de région, appui, **27:**17
Recommandations, **27:**16-7

Rochdale Report, 6:35

Romoff, Harvey, Chairman, Canadian Pacific Ships, Canada United Kingdom Freight Conference and Canadian North Atlantic Freight Conference
Bill C-21, subject-matter
Discussion, 7:16-8, 20, 22
Statement, 7:6-11
Biographical note, 7:6

Roy, Léo, 2nd Vice-President, Brotherhood Railway Carmen of Canada, Canadian Labour Congress
Bill C-18
Discussion, 20:82-4, 21:35-6, 39-41
Statement, 21:31
Bill C-19, statement, 21:31

Royer, Paul, Department of Justice (attached to the Department of Transport)
Bill C-105, discussion, 32:43-4, 48-9; 33:23, 32, 37

Ruers, John, Chairman, North American Committee, International Committee of Passenger Lines
Bill C-52
Discussion, 29:28-38
Statement, 29:26-8
Biographical note, 29:26

Saguenay Shipping
Service, 8:15, 20

San Francisco
Port, passengers, Alaska trade, reduction, 29:13-4

Sanderson, John, Chairman of the Regulatory Overview Committee, Ontario Trucking Association
Bill C-19, discussion, 18:16-7, 22-3
Biographical note, 18:14

Saskatoon Chemicals
Products, 20:50

Scindia Steam Navigation Company
Formation, 11:20
Services, 11:15

Scotia Investments Ltd.
Background information, 18:24, 26, 29-30
Bill C-18
Concerns
Competitive line rates, 18:31
Service, 18:31
Involvement, 18:25
Support, 18:24, 27
Views, 18:25
Bill C-19
Involvement, 18:25
Position, 18:26-7
Public interest test, concern, 18:27
Support, 18:24, 26, 27

Pringle, M. J., directeur, Politiques des transporteurs routiers, ministère des Transports
Bill C-19, discussion, 15:24-5, 38-45, 47-60, 63-4, 66-7 19:12-3, 16-20, 46

Prix
Détaillants, facteurs, 7:34

Procar
Activités, 30:16
Employés, compétences, 30:16

***Province* (Vancouver)**
Article, 22 mai 1988, citation, 27:19

Provinces
Bill C-3, teneur, position, 1:46-7; 2:7, 9-10
Bill C-18, mesures législatives correspondantes, 14:20
Bill C-19
Mesures législatives correspondantes, 14:19-20
Renversement du fardeau de la preuve, critère, retard, 21:44, 46-7; 22:28
Uniformité, intentions, progrès, 15:58-9, 66-7
Code national de sécurité, normes, dates d'adoption, 19:11; 22:27-8
Lac Meech, accord, objectifs nationaux, interprétation, 21:47
Lois sur l'hygiène professionnelle, adoption, 31:10
Médecins, déclaration obligatoire conçernant automobilistes, 31:15
Organismes de réglementation du transport routier, jugements, dispositions légales, 23:24
Sécurité routière, compétence, 23:27-9; 24:17-8
Transports, déréglementation, position, 17:76, 79

Provinces de l'Atlantique
Avions à réaction, service, diminution, 21:66

Public Interest Research
Opinion
Bill C-18; 18:71
Développement régional, 18:73
Mandarins fédéraux, 18:71-2
Politique générale, élaboration, 18:72
Stratégie nationale de développement, 18:70-1

Québec
Camionnage, sécurité, normes, application, 22:25

Quebec North Shore and Labrador Railway
Bill C-18, demande d'être exemptée de l'arbitrage de la dernière offre, 15:19
Fonctionnement, 22:46
Iron Ore Company of Canada, relations, 22:40
Personnel, total, 22:44
Renseignements généraux, 22:40
Subventions, 23:20; 24:37
Transporteur public, 23:20
Wabush Mines
Expéditions, service, 22:67
Tarif chargé, comparaison Compagnie Iron Ore, 22:66-7

Scott, I.B., Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail
Bill C-18
Discussion, **17**:28-43
Opening remarks, **17**:26
Statement, **17**:26-8

Scott, Joe, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee
Bill C-52
Discussion, **27**:17-24
Opening remarks, **27**:15
Statement, **27**:15-7

Scott Line
Background information, **8**:15, 17, 18

Seafarers' International Union
Background information, **28**:9-10
Bill C-52
Amendments proposed, **28**:7-9
Concerns, **28**:10
Views, criticisms, **28**:6-7

Sears Canada Inc.
Consolidation facilities, explanation, **21**:48
Merchandise, percentage bought in Canada, other countries, **7**:37

Seattle
Passenger liners, exemption from U. S. Passenger Shipping Act, lobby group, **29**:13, 14, 22, 34, 35
Port
Container traffic, competition with Vancouver, **29**:13
Cruise ships, service point, potential, **29**:36
Funding, **29**:13

Seymour, Jonathan, Consultant, Chamber of Shipping of British Columbia
Bill C-52, discussion, **29**:12-4, 16-20, 22

Shipbuilding industry
Canada
Competitive position, **26**:14; **28**:10
Future prospects, **26**:10-1
Government industry working group, **26**:17-8
Impact on economy, **26**:18
Survival, necessary changes, **26**:13
Decline, western world, 1976-1986, **26**:10
Denmark, shipyards, support, **26**:17
European Economic Community
Policy, **11**:12
Subsidies, **26**:17
Far East, share of world shipbuilding market, increase, **26**:13
Free Trade Agreement
Canada, reservation, **26**:11
U.S. marine industry, protection, **26**:11
Great Britain, intervention financing, **26**:17
Japan, policy, **11**:12
Passenger ships, large, construction, **29**:11
Possibility of construction in Canada, **29**:18, 29
South Korea, shipyard workers, average monthly wage, comparison, Canada, **26**:15
World market, **26**:13

Radio
Gestion du spectre, **1**:17-8
Licences
Droits, **1**:21-2
Municipalités, traitement préférentiel, **1**:20, 23, 24
Utilisateurs, **1**:17-20
Services et utilisation, portée, **1**:17

Radio, Loi
Article 3, discussion, **17**:23-4
Gestion du spectre, coûts, recouvrement, exemptions, **1**:18

Radio, Loi modifiant la Loi
Voir
Bill C-3, teneur

Rapports au Sénat
Bill C-3, teneur, sans amendement, **2**:5, 6,11
Bill C-4, teneur, sans amendement, **1**:10, 36
Bill C-18
Plan de travail, accélération, **15**:7
Tel que modifié, **24**:11, 54
Bill C-19
Plan de travail, accélération, **15**:7
Tel que modifié, **24**:11, 34
Bill C-21, teneur
Rapport provisoire, **13**:6-7
Sans amendement, **14**:7
Bill C-39, sans amendement mais avec commentaires, **4**:7-11
Bill C-105, avec amendement, **33**:9
Bill C-131, sans amendement, **33**:9
Bill C-205, sans amendement, mais avec commentaires, **34**:5; **35**:6

Reny, M. André, greffier du Comité
Bill C-3, teneur, procédure, **1**:37, 39
Bill C-18, **14**:14; **20**:94; **24**:22, 24, 44, 47
Bill C-19, **14**:14; **20**:94; **24**:24
Bill C-52, procédure, **26**:5
Bill C-105, travaux futurs, **30**:10
Réunion d'organisation, **1**:11, 14-5

REPAP Enterprises Inc.
Renseignements généraux, **20**:32

Riche, Mme Nancy, vice-présidente exécutive, Congrès du Travail du Canada
Bill C-18
Discussion, **20**:83-8, 91-3
Exposé, **20**:75-7
Bill C-19
Discussion, **20**:83-8, 91-3
Exposé, **20**:75-7

Roberge, M. Jean, adjoint au directeur général, Association des mines de métaux du Québec inc.
Bill C-18
Discussion, 54-9
Exposé, **18**:50-4

Robertson, honorable Brenda Mary, sénateur (Riverview)
Bill C-205, **34**:10, 13, 15; **35**:16-8, 30, 42-3
Motions, **35**:5, 47

Shipping
Canadian Shipping Register, deletions, **28:**12
Coasting trade
Bill C-52
Cruise trade
Domestic, protection, **25:**7
International, exemption, **25:**6, 11
West coast, impact, **27:**16; **29:**31-2
Definition, impact, **29:**10
Cabotage, definition, policy, **27:**10
Cargo, transportation, Pugwash to Montreal, costs, comparison, Canada, foreign ships, **28:**11
Great Lakes
Canadian flag vessels, share of cross-lake trade, **27:**7
Trade, downturn, 1981-1986, **27:**11
Intercoastal trade, competitive ability, **27:**12
"Salty Lakers", purpose, **27:**11
Waiver system, problems, **26:**7-8; **27:**7
Cruise trade
Alaska trade
British Columbia, ports involved, **29:**8
Cruise ships, large
Canadian, lack, **27:**20, 24
Numbers, accommodations, **27:**21
Development, expansion, background, **29:**29-30, 31
Economic benefits to Canada, **29:**9, 16, 28, 40
Foreign-flag ships, number, size, ownership, **29:**9
Lines involved, **29:**30
Restructuring, effect on ports of San Francisco, Seattle, **29:**14
Round trips, one-way trips, options, comparison, Vancouver, Seattle, **29:**3-8
Ships'stores, purchase, **29:**15
U. S. tourists, numbers, **29:**8
Vancouver, use as home port, numbers, impact, **29:**39
Caribbean, ports of call, competition for, **29:**35-6
Cruise ships, classes, **25:**9
Historical background, transition from crossing to cruising, **29:**30-1
Lead time, importance, **29:**31
World wide
Growth, gross revenues, **29:**8
Major areas, **29:**23
International rules on taxation and registration, discriminatory practices, **28:**12
Liner industry
Atlantic region, Bill C-18, Bill C-19, support, **18:**41-2
Bills of lading, computerization, **5:**26
Bulk trade, differences, **5:**6-7, 17
Canada, use of imperial and metric systems, incidents, lack of, **3:**9
Caribbean trade
Canadian, U.S. ports, options, **8:**19
Return trade, lack of, **8:**21-2
Characteristics, **6:**27-8
Competition Act, exemption, **14:**21
Competitive situation, West Coast, North Atlantic, **12:**14
Confidential contracts, **14:**23
Container traffic, diversion, Vancouver to Seattle, **29:**12-3
Containerization
Capacity, expansion, **6:**10
Effects
Competition, **6:**28; **11:**20
Conferences, **6:**25
Size of vessels, **6:**14
Small shipper, choices, **6:**42-3
Controlled companies, definition, **5:**21
"Destructive competition", results, **8:**6, 9-10
Door-to-door, growth, **5:**25, 26
Freight forwarders, function, growth, **6:**10

Roblin, honorable Duff, sénateur (Red River)
Bill C-18, comité, plan du travail, **14:**10-3, 25-6, 27, 28
Bill C-19, comité, plan du travail, **14:**10-3, 25-6, 27, 28

Rochdale, rapport, 6:35

Romoff, M. Harvey, président, Canadian Pacific Ships, Canada United Kingdom Freight Conference et Canadian North Atlantic Freight Conference
Bill C-21, teneur
Discussion, **7:**16-8, 20, 22-4
Exposé, **7:**6-11
Note biographique, **7:**6

Routes et autoroutes
Accidents, statistiques, problèmes, **19:**13-4
Décès, taux
Augmentation, facteurs, **19:**15
Canada, **23:**29
Déclin, **19:**15
Par million de véhicules, Canada, autres pays, **19:**14-5
Nord canadien, «routes d'hiver», exploitation, **15:**53
Sécurité, compétence, **15:**43-4, 47-8; **23:**27-9

Roy, M. Léo, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer, Congrès du Travail du Canada
Bill C-18
Discussion, **20:**82-4; **21:**35-6, 39-41
Exposé, **21:**31
Bill C-19, exposé, **21:**31

Royaume-Uni
Camionnage, déréglementation, répercussion sur innovation, **15:**61
Produit national brut, pourcentage affecté au commerce international, **11:**7

Royer, M. Paul, ministère de la Justice (délégué au ministère des Transports)
Bill C-105, discussion, **32:**43-4, 48-9; **33:**23, 32, 37

Ruers, M. John, président, Comité pour l'Amérique du Nord, International Committee of Passenger Lines
Bill C-52
Discussion, **29:**28-38
Exposé, **29:**26-8
Note biographique, **29:**26

Saguenay Shipping
Service, **8:**15, 20

Salaires
Double échelle, explication, **15:**64; **21:**9, 22, 31

San Francisco (Etats-Unis)
Port, passagers, croisières en Alaska, diminution **29:**13-4

Sanderson, M. John, président, Comité de révision de réglementation, Association des camionneurs de l'Ontario
Bill C-19, discussion, **18:**16, 22-3
Note biographique, **18:**14

Santé nationale et Bien-être social, ministère
Consultation nationale sur l'abus d'alcool et de drogues en milieu de travail (Devon, Alta. et Montebello, Québec), **31:**25, 26; **32:**38

Shipping—*Cont'd*
Liner industry—*Cont'd*
Indirect services, **5**:22
Market conditions, pressures, **11**:20
North Atlantic trade
Dollar, decline, effect on imports, **11**:18
Door-to-door rates, percentage, **17**:23
Services available, **5**:21
Overcapacity, causes, consequences, **6**:14, 15, 16, 18, 20, 40; **11**:17
Pacific trade, carriers, service, West coast, Vancouver, **8**:24, 25-6
Private fleets, effects, **12**:18
Shippers, Ludwick and Associates survey, **6**:15
Shippers' associations, U. S., growth, **6**:10-1
Shippers' councils
Concept, origin, intention, **5**:21;**7**:20-1, 25
Representation, problems, **6**:24-5, 38, 41, 43; **7**:20-1
Shipping conferences, relations, concerns, **6**:12; **7**:21
Structure, problems, **6**:27-8
Tariff, classes, **5**:21-2
Through rates, advantages, **6**:40
Traffic flows, changes, effects, **9**:13-4
United States
Canada, comparison, **7**:8-10
Effect of deregulation on costs, **15**:63
Seafarers, Canadian, unemployment rate, **29**:44
United States
Canada, legislation, regulations, liaison, need for, recommendation, **5**:28; **9**:17
Shipping companies, protection from foreign ownership, **26**:16

Shipping Conferences
Benefits
Employment, **7**:11
Revenue, **7**:12, 23
Shippers, **6**:37
Small shippers, **7**:19
Stability, **10**:5
Bill C-21, concerns, **5**:15-6, 18
Break down, beginning, **5**:14-5
Cartel, justification, **5**:15; **6**:16
Changes, **6**:25-6
Confidential contracts, opposition, **15**:17
Definition, **5**:17
Diversity, **6**:9
History, description, **5**:7, 14
International character, **5**:13-4
Market power, limitations on, **7**:7-8
Membership, ease of entry, **6**:31-2, 41
Monopoly or oligopoly, **6**:43; **8**:7
North Atlantic trade
Independent action, de facto right, **12**:18
Restructuring, **7**:8
Volume, rates, **7**:8
Numbers operating in Canada, approximate, **5**:7, 12, 13
Other countries, regulation, lack of, **7**:6; **9**:12
Services, internal competition, **7**:13-4
Shippers councils, relations with, concerns, **6**:12, 24; **7**:21
Super conferences, development, **6**:15; **7**:27, 30
Atlantic, Pacific, differences, **7**:34-5

Shipping Conferences Exemption Act, 1979
Extensions, **5**:13
Objective, **6**:6
Penalties, **5**:17
Provisions, **5**:7
Regulation, limits, **6**:13-4

Santé nationale et Bien-être social, ministère—*Suite*
Dépistage des drogues, politique, développement, **32**:43
Voir aussi
Drogues, abus

Saskatoon Chemicals
Produits, **20**:50

Scindia Steam Navigation Company
Formation, **11**:20
Services, **11**:15

Scotia Investments Ltd.
Bill C-18
Appui, **18**:24, 27
Participation, **18**:25
Position, **18**:25
Préoccupations
Prix de ligne concurrentiel, **18**:31
Services, **18**:31
Bill C-19
Appui, **18**:26-7
Critère de l'intérêt public, préoccupation, **18**:27
Participation, **18**:25
Position, **18**:26-7
Renseignements généraux, **18**:24, 26, 29-30

Scott, M. I.B., président et administrateur-en-chef, CP Rail
Bill C-18
Discussion, **17**:28-43
Exposé, **17**:26-8
Remarques introductives, **17**:26

Scott, M. Joe, président, Prince Rupert Cruise Ship Committee
Bill C-52
Discussion, **27**:17-24
Exposé, **27**:15-7
Remarques introductives, **27**:15

Scott Line
Renseignements généraux, **8**:15, 17, 18

Sears Canada Inc.
Installations de groupage, explication, **21**:48
Marchandises, pourcentage acheté au Canada, ailleurs, **7**:37

Seattle (Etats-Unis)
Paquebots, exemption de U. S. Passenger Shipping Act, groupe de pression, **29**:13, 14, 22, 34, 35
Port
Financement, **29**:13
Conteneurs, trafic, compétition avec Vancouver, **29**:13
Croisières, station de service, potentielle, **29**:36

Sécurité ferroviaire, Loi
Voir
Bill C-105

Sécurité ferroviaire, Loi (proposée)
Processus, statut, **24**:37

Shipping Conferences Exemption Act, 1986
Bill C-18, comparison, **14:**21
See also
Bill C-21

Sidoroff, B. S., Manager, General Distribution, Canada Salt Company
House of Commons, Legislative Committee on Bill C-52, testimony, reference, **28:**11

Sinclair, Gordon, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada
Bill C-18
Discussion, **22:**73-86
Opening remarks, **22:**70
Statement, **22:**70-3

60 Minutes (television program)
Video on trucking, reference, **15:**54

Sjoquist, Maury, Executive President, Canadian Merchant Service Guild
Bill C-52, statement, **29:**41-5

Sletmo, Gunnar, Professor, University of Montreal (HEC)
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **6:**30-6
Statement, **6:**26-30
Biographical note, **6:**26

Smith, Ray, Vice-President, Traffic, Soo Line Railroad
Importance of rail competition, quotation, **20:**38-9

South Africa
Rail system, government control, **20:**61

South Korea
Shipyard workers, average salary, 1986, **26:**15

Southern Pacific
Drug and alcohol testing policy, results, **31:**22

Spivak, Hon. Mira, Senator (Winnipeg)
Bill C-18
Air traffic controllers, **19:**39-40
Airlines, safety, **19:**38-9
Brotherhood Railway Carmen, views, **21:**35
Canadian Labour Congress, **20:**84
CN Rail, "monopoly", **17:**52
Coal industry, financial conditions, **20:**62
Committee
Procedure, **16:**50-1
Work plan, **14:**13, 26
Competitive access provisions, effect on railways, **20:**64-5
Competitive line rates, **16:**45; **17:**16-7, 28-9, 32-5; **21:**19
Confidential contracts, **16:**45-6, 48-9
CP Rail, finances, **17:**29-30
Deregulation
Employment, effect, **21:**20-1
Reasons, **19:**40-1
"Economic", meaning, **16:**13-4
Forest management, **20:**23

Seymour, M. Jonathan, expert-conseil, Chamber of Shipping of British Columbia
Bill C-52, discussion, **29:**12-4, 16-20, 22

Sidoroff, M. B. S., gérant, Distribution générale, Canada Salt Company
Chambres des communes, Comité législatif sur Projet de loi C-52, témoignage, référence, **28:**11

Sinclair, M. Gordon, president et chef de la direction, Air Transport Association of Canada
Bill C-18
Discussion, **22:**73-86
Exposé, **22:**70-3
Remarques introductives, **22:**70

***60 Minutes* (émission)**
Vidéo sur le camionnage, référence, **15:**54

Sjoquist, M. Maury, président exécutif, Guilde de la marine marchande du Canada
Bill C-52, exposé, **29:**41-5

Sletmo, M. Gunnar, professeur, Université de Montréal (HEC)
Bill C-21, teneur
Discussion, **6:**30-6
Exposé, **6:**26-30
Note biographique, **6:**26

Smith, M. Ray, vice-président, Trafic, Soo Line Railroad
Concurrence dans le transport ferroviaire, importance, citation, **20:**38-9

Société (La) des transports du Nord Limitée
Privatisation, **16:**24
Tarifs, **15:**21

Southern Pacific
Tests de consommation d'alcool et de drogues, politique, résultats, **31:**22

Spivak, honorable Mira, sénateur (Winnipeg)
Bill C-18
Accès concurrentiel, dispositions, impact sur chemins de fer, **20:**64-5
Charbon, industrie, situation financière, **20:**62
Chemins de fer
Capacité à rivaliser, **17:**50
Emplois, répercussions, **20:**21, 82-3
Expéditeurs, relations, **20:**55
Sécurité, **21:**38
Tarifs, réduction, **20:**22
Viabilité, **17:**17; **18:**62
CN Rail, «monopole», **17:**52
Comité
Plan de travail, **14:**13, 26
Procédure, **16:**50-1
Congrès du Travail du Canada, **20:**84
Contrats confidentiels, **16:**45-6, 48-9
Contrôleurs de la circulation aérienne, **19:**39040
CP Rail, finances, **17:**29-30
Déréglementation
Emplois, répercusions, **21:**20-1
Raisons, **19:**40-1

Spivak, Hon. Mira, Senator (Winnipeg)—*Cont'd*
Bill C-18—*Cont'd*
Interswitching arrangements, **17:**51
MVMA, position, **17:**67-8, 69
Railways
Ability to compete, **17:**50
Employment, effect, **20:**21, 82-3
Rate reduction, **20:**22
Safety, **21:**38
Shippers, relations, **20:**55
Viability, **17:**17; **18:**62
Regional economic development, effect on, **18:**29, 45-6
Safety, **20:**28-30
Westar Mining Limited, **20:**63-4
Bill C-19
Application, provinces, **15:**36
Canadian Labour Congress, **20:**84
Committee, work plan, **14:**13, 26
National Safety Code, **19:**18-9; **20:**87-8
Regional economic development, effect on, **18:**29, 45-6
Trucking, changes, **19:**18
Trucking, deregulation
Objectives, **15:**60-3
Safety aspects, **15:**47-9
U.S., effect on wages, **15:**63-4
Winners and losers, **15:**34
Bill C-21, subject-matter, **14:**5
Bill C-39, **3:**10-1, 13, 16-7
Procedure, **3:**14-5, 18
Bill C-105, **32:**39-41; **33:**27-8, 31, 38-40
Motions, **33:**7

St. Germain, Hon. Gerry, Minister of State (Transport)
Bill C-52, departmental committee to look into implications, announcement, **30:**7
Statement *re* application to West coast cruise trade, **29:**17

Statistics Canada
Survey of trucking, 1985, **22:**22

Statute Revision Commission
See
Revised Statutes of Canada

Statutory Instruments Act
Regulations, examination of, procedure, **32:**48

Steuart, Hon. David Gordon, Senator (Prince Albert-Duck Lake)
Bill C-105, **33:**24-7, 34, 36-8

Stevens, Richard C., Executive Director, Chamber of Shipping of British Columbia
Bill C-52
Discussion, **29:**12, 18, 24-6
Statement, **29:**7-8

Stewart, Douglas, General Manager, Canadian Retail Shippers Association
Bill C-18
Discussion, **21:**46
Statement, **21:**42-6
Bill C-19
Discussion, **21:**46
Statement, **21:**42-6

Spivak, honorable Mira, sénateur (Winnipeg)—*Suite*
Bill C-18—*Suite*
Développement économique régional, répercussions, **18:**29, 45-6
«Economique», signification, **16:**13-4
Ententes de manoeuvres interréseaux, **17:**51
Fraternité des wagonniers de chemins de fer, opinion, **21:**35
Gestion des forêts, **20:**23
MVMA, position, **17:**67-8, 69
Prix de ligne concurrentiels, **16:**45; **17:**16-7, 28-9, 32-5; **21:**19
Sécurité, **20:**28-30
Transporteurs aériens, sécurité, **19:**38-9
Westar Mining Limited, **20:**63-4
Bill C-19
Application, provinces, **15:**36
Camionnage, changements, **19:**18
Camionnage, déréglementation
Etats-Unis, salaires, répercussions, **15:**63-4
Gagnants et perdants, **15:**34
Matière de sécurité, **15:**47-9
Objectifs, **15:**60-3
Code national de sécurité, **19:**18-9; **20:**87-8
Comité, plan de travail, **14:**13, 26
Congrès du travail du Canada, **20:**84
Développement économique régional, répercussions, **18:**29, 45-6
Bill C-21, teneur, **14:**5
Bill C-39, **3:**10-1, 13, 16-7
Procédure, **3:**14-5, 18
Bill C-105, **32:**39-41; **33:**27-8, 31, 38-40
Motions, **33:**7

St. Germain, honorable Gerry, ministre d'Etat (Transports)
Bill C-52
Comité ministériel pour examiner les répercussions, annonce, **30:**7
Déclaration concernant l'application aux croisières de la côte ouest, **29:**17

Statistique Canada
Enquête sur le camionnage, 1985, **22:**22

Statuts révisés du Canada de 1985
Commission de révision des lois, conversion des unités impériales en unités métriques, autorisation, absence, **3:**8-9
Rédaction
Style nouveau, **24:**39
Version française, **24:**41

Steuart, honorable David Gordon, sénateur (Prince Albert-Duck Lake)
Bill C-105, **33:**24-7, 34, 36-8

Stevens, M. Richard C., directeur exécutif, Chamber of Shipping of British Columbia
Bill C-52
Discussion, **29:**12, 18, 24-6
Exposé, **29:**7-8

Stewart, M. Doug, directeur général, Canadian Retail Shippers' Association
Bill C-18
Discussion, **21:**46
Exposé, **21:**42-6
Bill C-19
Discussion, **21:**46
Exposé, **21:**42-6

Stewart, Douglas, General Manager, Canadian Retail Shippers Association—*Cont'd*
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **7**:29-32, 34-40
Statement, **7**:26-8

Stewart, G. R., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard
Bill C-39
Discussion, **3**:6-12, 15-7; **4**:12-7
Statement, **3**:5-6

Stewart, Hon. John B., Senator (Antigonish-Guysborough)
Bill C-18
Air fares, **22**:81-2
Air services, licenses, citizenship requirement, **15**:25-6
Air transportation
CMA, position, **18**:68-9
Deregulation
Ministerial policy statement, **22**:79-80
Safety, link, **19**:26-7; **21**:18-9; **22**:83-4
Airline industry
Concentration, **21**:27-8, 29
Cost structure, improvement, **19**:41-2
Productivity, **19**:42-3
Airports, fire fighting programs, **19**:37-8
Atlantic provinces, outbound traffic, destinations, modes, ownership of carriers, **18**:42-4
Automobiles, imports, **22**:91-2
Canadian Aviation Safety Board, investigations, **22**:20-1
Carriers, shippers, relationship, **20**:52-3
CCPA, compromises, **17**:89-90
Champion Forest Products of Alberta, **20**:18-9
CIL, position, **17**:10-2, 14-5
CITL, position, effect on railways, **17**:80-4
Clause 28, **23**:42
Clause 45, **17**:24-5
Clause 67(1), **23**:16-7
CMA, competition and market forces, beliefs, **18**:63-4
CN Rail
Privatization, **17**:45
Revenue, loss, **17**:62
Services, obligations, **17**:46
Coal industry, transportation costs, **20**:59-61
COFI, endorsement, **20**:43
Committee
Work plan, **14**:8, 10, 12, 13-4, 15, 23-5, 26, 27-8; **16**:50-1
Competitive line rates, **17**:82
Effects, **17**:37-8, 40, 46-7, 60
Transborder, **18**:30-2, 37-9, 64-5
U.S., possibility of enactment, **17**:48
Confidential contracts, **16**:47-9; **17**:13; **20**:28
"Consumer", definition, **22**:53
CP Rail, **17**:81-2
Delta Airlines, **19**:24-5; **20**:89-90; **21**:28; **22**:10-2
Economic Council of Canada, **18**:76-7
Feeder lines, **22**:12-3
Flight attendants, **22**:82
Free trade, effect on transportation, **18**:44-5
Drafting, French version, **24**:43, 50
Iron Ore Company, **18**:58; **22**:43-4, 47-8; **23**:19; **24**:37-8
Jordan report, **19**:30-1; **20**:89
Legislation, drafting, **16**:32
Miramichi Pulp and Paper Inc., **20**:35-7
Motion, **14**:27; **24**:8, 10, 46, 52
Multimodal transportation accident investigation board, **22**:10
MVMA, position, **17**:59, 62-3, 68-9

Stewart, M. Doug, directeur général, Canadian Retail Shippers' Association—*Suite*
Bill C-21, teneur
Discussion, **7**:29-32, 34-40
Exposé, **7**:26-8

Stewart, M. G. R., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne
Bill C-39
Discussion, **3**:6-12, 15-7; **4**:12-7
Exposé, **3**:5-6

Stewart, honorable John B., sénateur (Antigonish-Guysborough)
Bill C-18
ACFPC, compromis, **17**:89-90
Aéroports, programmes de lutte contre l'incendie, **19**:37-8
Agents de bord, **22**:82
Art. 28, **23**:42
Art. 45, **17**:24-5
Art. 67(1), **23**:16-7
Association des manufacturiers canadiens, forces du marché et de la compétition, opinion, **18**:63-4
Association des mines de métaux du Québec, position, **18**:57-8
Automobiles, importations, **22**:91-2
Bureau canadien de la sécurité aérienne, enquêtes, **22**:20-1
Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal, **22**:10
But, **17**:56
Certificat d'exploitation, **19**:24
Champion Forest Products of Alberta, **20**:18-9
Charbon, industrie, coût de transport, **20**:59-61
Chemins de fer
Activités, offre et demande, **20**:19-20
Ateliers, transfert, fermeture, **21**:40
Code de sécurité, **23**:21
Comparaison, Canada, E.-U., **17**:56
Coûts aux expéditeurs, **21**:16-7
Efficacité, **20**:45-6, 53
Etats-Unis, **17**:39
Restriction de la concurrence, préoccupations, **17**:16
Service voyageurs, **20**:20-1
CIL, position, **17**:10-2, 14-5
CN Rail
Privatisation, **17**:45
Revenu, pertes, **17**:62
Services, obligations, **17**:46
COFI, approbation, **20**:43
Comité, plan de travail, **14**:8, 10, 12, 13-4, 15, 23-5, 26, 27-8; **16**:50-1
Compagnies aériennes
Concentration, **21**:27-8, 29
Coûts, amélioration, **19**:41-2
Productivité, **19**:42-3
Conseil économique du Canada, **18**:76-7
«Consommateur», définition, **22**:53
Contrats confidentiels, **16**:47-9; **17**:13; **20**:28
CP Rail, **17**:81
Delta Airlines, **19**:24-5; **20**:89-90; **21**:28; **22**:10-2
Economie des transports, **20**:27; **21**:16
«Intérêt public», définition, **16**:14-5, 28-31
Iron Ore Company, **18**:58; **22**:43-4, 47-8; **23**:19; **24**:37-8
Libre-échange, répercussions sur transport, **18**:44-5
Ligue canadienne de transport industriel, opinion, répercussions sur chemins de fer, **17**:80-4
Miramichi Pulp and Paper Inc., **20**:35-7
Motion, **14**:27; **24**:8, 10, 46, 52
MVMA, position, **17**:59, 62-3, 68-9

Stewart, Hon. John B., Senator (Antigonish-Guysborough)—*Cont'd*
Bill C-18—*Cont'd*
National Transportation Agency, **16:**20, 22-3, 27, 32-3; **18:**56-7; **21:**41-2; **22:**80; **23:**35-8
National transportation policy, drafting, **16:**10-3
Nature, **17:**41
Operating certificates, requirements, **19:**24
"Permanent resident", **24:**35-6
Potatoes, transportation, **18:**49
Procedure, **17:**43; **19:**31, 43; **20:**53, 92, 93-4; **21:**64; **23:**46; **24:**13, 22-4, 42, 44, 52, 53, 54
"Public interest", definition, **16:**14-5, 28-31
Purpose, **17:**56
Quebec Metal Mining Association, position, **18:**57
Railway Safety Act, **24:**36-7
Railways
Comparison, Canada, U.S., **17:**55
Efficiency, **20:**45-6, 53
Financial viability, **18:**62
Passenger service, **20:**20-1
Repair shops, relocation, closure, **21:**40
Restraint of competition, concerns, **17:**16
Safety code, **23:**21
Shipping costs, **21:**16-7
Supply and demand operation, **20:**19-20
U.S., **17:**39
Scotia Investments Ltd., **18:**29
Senate, **15:**15; **23:**11
Transportation, trade, link, **18:**79
Transportation economics, **20:**27; **21:**16
Transportation system, North American, **17:**83-4; **18:**37, 72-4
Via Rail, **16:**41-4
Wabush Mines, **22:**64-6, 68-9
Weyerhaeuser Canada Ltd., **20:**50-1
Witness, questions, procedure, **16:**9
Bill C-19
Amendments, procedure, **23:**48-50
Annual report, proposal, **24:**26-9
Atlantic provinces, outbound traffic, destinations, modes, ownership of carriers, **18:**42-4
Canadian Retail Shippers' Association, **21:**47
Clause 8, **23:**21-5
Clause 8(5), **15:**67-8; **23:**43-6; **24:**25-6
Clause 33, proposed amendment, **23:**38-42
Clause 34, proposed amendment, **24:**29-30
CMA, competition and market forces, beliefs, **18:**63-4
Committee, work plan, **15:**37; **23:**11
Competitive market model, **15:**64-6
Constitutionality, **15:**38-9
Fitness test, **23:**32-4
Free trade, effect on transportation, **18:**44-5
Highway safety, **22:**27-8
Inco Limited, shipping, **21:**46-7, 49-50
"Interested person", definition, **19:**19-20
Legislation, concurrence of two ministers, **15:**59-60
MacMillan Bloedel Ltd., **21:**52-3
Meech Lake Accord, national objectives, **21:**47
Motions, **24:**4, 5,30-1, 33
National Safety Code, **18:**12, 19; **20:**90-1; **22:**32-3, 88-9
American truckers, enforcement, **22:**30-1
Provinces, compliance, **19:**10-1, 12-3; **22:**54-5
Potatoes, transportation, **18:**49-50
Procedure, **24:**13, 22-4, 31, 32-3, 34
Provinces
Uniformity, **15:**58-9
Views, **22:**28
Provisions, goals, **15:**37

Stewart, honorable John B., sénateur (Antigonish-Guysborough)—*Suite*
Bill C-18—*Suite*
Nature, **17:**41
Office national des transports, **16:**20, 22-3, 27, 32-3; **18:**56-7; **21:**41-2; **22:**80; **23:**35-8
Politique nationale des transports, rédaction, **16:**10-3
Pommes de terres, transport, **18:**49-50
Prix de lignes concurrentiels, **17:**82
Etats-Unis, possibilité d'adoption, **17:**48
Répercussions, **17:**37-8, 40, 46-7, 60
Transfrontalier, **18:**30-2, 37-9, 64-5
Procédure, **17:**43; **19:**31, 43; **20:**53, 92, 93-4; **21:**64; **23:**46; **24:**13, 22-4, 42, 44, 52, 53, 54
Projet de loi, rédaction, **16:**32
Provinces de l'Atlantique, trafic extérieur, destinations, modes, propriété des entreprises de camionnage, **18:**42-4
Rapport Jordan, **19:**30-1; **20:**89
Rédaction, version française, **24:**43, 50
Réseau de transport, Amérique du Nord, **17:**83-4; **18:**37, 72-4
«Résident permanent», **24:**35-6
Scotia Investments Ltd., **18:**29
Sécurité ferroviaire, Loi, **24:**36-7
Sénat, **15:**15; **23:**11
Services aériens, licence, demande de citoyenneté, **15:**25-6
Tarifs, **22:**81-2
Témoin, question, procédure, **16:**9
Transport aérien
Association des manufacturiers canadiens, position, **18:**68-9
Déréglementation
Déclaration ministérielle de politique, **22:**79-80
Sécurité, lien, **19:**26-7; **21:**18-9; **22:**83-4
Transporteurs, expéditeurs, relations, **20:**52-3
Transporteurs secondaires, **22:**12-3
Transports, commerce, liens, **18:**79
Via Rail, **16:**41-4
Wabush Mines, **22:**64-6, 68-9
Weyerhaeuser Canada Ltd., **20:**50-1
Bill C-19
Accord du lac Meech, objectifs nationaux, **21:**47
Amendements, procédure, **23:**48-50
Art. 8, **23:**21-5
Art. 8(5), **15:**67-8; **23:**43-6; **24:**25-6
Art. 33, amendement proposé, **23:**38-42
Art. 34, amendement proposé, **24:**29-30
Association des manufacturiers canadiens, forces du marché et de la compétition, opinion, **18:**63-4
Camionnage
Accidents, statistiques, **23:**26-30
Déréglementation, répercussions, **15:**30, 35-6
Etats-Unis, emplois, **15:**63
Entreprises, augmentation, **19:**11-2
Industrie, concentration, répercussions, **15:**56
Local, extra-provincial, **15:**55
Sécurité, compétence, **19:**9-10
Transporteurs américains, avantages concurrentiels, **18:**13, 65-7
Canadian Retail Shippers' Association, **21:**47
Code national de sécurité, **18:**12, 19; **20:**90-1; **22:**32-3, 88-9
Camionneurs américains, application, **22:**30-1
Provinces, adoption, **19:**10-1, 12-3; **22:**54-5
Comité, plan de travail, **15:**37; **23:**11
Constitutionalité, **15:**38-9
Dispositions, objectifs, **15:**37
Fardeau de la preuve
Camionneurs, opinion, **21:**63
Obstructions, gouvernements provinciaux, **21:**46-7, 49-50

Stewart, Hon. John B., Senator (Antigonish-Guysborough)—*Cont'd*
Bill C-19—*Cont'd*
Reverse onus clause
Provincial delays, **21:**46-7, 49-50
Truckers views, **21:**63
Scotia Investments Ltd., **18:**29
Takeovers, citizenship requirements, lack, **15:**57
Transportation system, **23:**11-2
Trucking
Accident statistics, **23:**26-30
Companies, increase, **19:**11-2
Industry, concentration, effects, **15:**56
Deregulation, effects, **15:**30, 35-6
U.S., employment, **15:**63
Local, extraprovincial, **15:**55
Safety, jurisdiction, **19:**9-10
U.S. carriers, competitive advantages, **18:**13, 65-7
Video-cassette, **15:**28
Bill C-52, procedure, **32:**8
Bill C-105
Accidents, Canadian cars, American cars, comparison, **30:**17
Canadian Medical Association, presentation, **31:**12-3, 14
Clause 12, **33:**19, 20-1
Clause 18, **33:**16-7, 28
Clause 35, **31:**16, 28-30; **32:**16-20, 33-4, 50-3; **33:**11-4, 29-34, 41-2
Consultative committee, **30:**21
Drug testing, **32:**32-3, 47-50
Employee assistance programs, **32:**21-2
Engineering works, regulatory approval, **31:**30-1
House of Commons, Standing Committee on Transport, reaction to CN brief on drug testing, **31:**27-8
Medical examinations, **31:**37; **32:**41-2, 55
Motions, **33:**5, 6,10, 42
Occupational fitness programs, **31:**13
Operating rules, changes, consultations, **33:**17
Procedure, **31:**18; **33:**10, 14, 17-8, 21, 22-3, 28, 29
Testing, reasonable cause, **31:**26-7
Bill C-131, **32:**10-4
Bill C-205, **35:**12-6, 21, 26-30, 35-6, 40-2

Stollery, Hon. Peter Alan, Senator (Bloor and Yonge)
Bill C-3, subject-matter, **1:**24, 37, 42-3, 45-8; **2:**6-9, 11
Bill C-4, subject-matter, **1:**30-1, 33-4
Bill C-18
Air Canada, **20:**86
Air service
Arctic communities, **19:**46-8
Designated areas, **21:**73-5
New Brunswick, **21:**76
Remote areas, **21:**67
Air traffic, comparison, Canada, U.S., validity, **22:**15-6
Air transportation, "hub and spoke system", **21:**30
Aircraft, maintenance standards, **22:**19
Airlines
Accidents, **22:**17-9
Deregulation
Effects, **19:**30-1; **20:**77-82
United States
Quality of service, Congress, concerns, **21:**64
Service to smaller communities, **21:**14-6
Schedules, **19:**28-30
Airports
Congestion, **19:**27-8
Technology, **22:**16-7
Canada Shipping Act, work of the Committee, **15:**15

Stewart, honorable John B., sénateur (Antigonish-Guysborough)—*Suite*
Bill C-19—*Suite*
Inco Limited, expéditions, **21:**50-2, 54
Libre-échange, répercussions sur transport, **18:**44-5
MacMillan Bloedel Ltd., **21:**52-3
Mainmises, règle canadienne, absence, **15:**57
Modèle du marché concurrentiel, **15:**64-6
Motion, **24:**4, 5,30-1, 33
«Personne intéressée», définition, **19:**19-20
Pommes de terres, transport, **18:**49-50
Procédure, **24:**13, 22-4, 31, 32-3, 34
Projet de loi, assentiment de deux ministres, **15:**59-60
Provinces
Opinions, **22:**28
Uniformité, **15:**58-9
Provinces de l'Atlantique, trafic extérieur, destinations, modes, propriété des entreprises de camionnage, **18:**42-4
Rapport annuel, proposition, **24:**26-9
Scotia Investments Ltd., **18:**29
Sécurité routière, **22:**27-8
Système de transport, **23:**11-2
Test d'aptitude, **23:**32-4
Vidéo-cassette, **15:**28
Bill C-52, procédure, **32:**8
Bill C-105
Accidents, wagons canadiens, wagons américains, comparaison, **30:**17
AMC, exposé, **31:**12-3, 14
Art. 12, **33:**19, 20-1
Art. 18, **33:**16-7, 28
Art. 35, **31:**16, 28-30; **32:**16-20, 33-4, 50-3; **33:**11-4, 29-34, 41-2
Chambre des communes, Comité permanent des Transports, réaction au mémoire de CN Rail sur les tests de dépistage de la drogue et de l'alcool, **31:**27-8
Comité consultatif, **30:**21
Dépistage des drogues, **32:**32-3, 47-50
Examens médicaux, **31:**37; **32:**41-2, 55
Ingénieurs, ouvrages, processus réglementaire, **31:**31
Motions, **33:**5, 6,10, 42
Procédure, **31:**18; **33:**10, 14, 17-8, 21, 22-3, 28, 29
Programme d'aide aux employés, **32:**21-2
Programmes de contrôle de la santé des employés, **31:**13
Règles, changements, consultations, **33:**17
Tests, motif raisonnable, **31:**26-7
Bill C-131, **32:**10-4
Bill C-205, **35:**12-6, 21, 26-30, 35-6, 40-2

Stollery, honorable Peter Alan, sénateur (Bloor and Yonge)
Bill C-3, teneur **1:**24,37,42-3,45-8; **2:**6-9,11
Bill C-4, teneur, **1:**30-1, 33-4
Bill C-18
Aéroports
Engorgements, **19:**27-8
Technologie, **22:**16-7
Air Canada, **20:**86
Avions, normes d'entretien, **22:**19
Chemins de fer
Contrats confidentiels, **15:**16-7
Embranchements, abandon, **20:**83-4
Fréquence des accidents, **21:**41
Tarifs, **20:**70-2
CN Rail, changement de trains à camions, **21:**40-1
Coalition of Concerned Shippers, **21:**63
Comité, plan de travail, **14:**11

Stollery, Hon. Peter Alan, Senator (Bloor and Yonge)—*Cont'd*
Bill C-18—*Cont'd*
CN Rail, switch from trains to trucks, **21**:40-1
Coal, price, **20**:70, 72
Coalition of Concerned Shippers, **21**:63
Coming into force, **14**:21-3
Committee, work plan, **14**:11
Jet service, **21**:64-5
Miramichi Pulp and Paper Inc., transportation costs, **20**:39-40
Procedure, **19**:49; **20**:25
Pulp and paper industry, **20**:23-4
Railway system, North American, **21**:38-9
Railways
Accident rate, **21**:41
Branch lines, abandonment, **20**:83-4
Confidential contracts, **15**:16-7
Freight rates, **20**:70-2
Turboprop aircraft, **21**:66
Bill C-19
Accident rates, Canada, U.S., comparison, **15**:24-5
Canada Shipping Act, work of the Committee, **15**:15-6
Committee, work plan, **14**:11; **15**:28, 37
Road safety, statistics, **19**:13-7
Trucking
Insurance premiums, relation to accident rates, **15**:32-4
Safety record, statistics, lack, **15**:32, 44, 46; **23**:30-2
U.S., speed limit, effect on accident rate, **15**:49-50
Bill C-21, subject-matter
Canadian Shippers' Council
Brief, contradictions, **7**:32-3
Position, **6**:15-7, 25
Effect on ports, **7**:36-7; **12**:13
Pacific trade, **7**:34
Competition, **8**:25-6
Retail prices, factors, **7**:34
Shipping conferences, **5**:13-4, 18; **6**:30-1; **7**:15
Shipping business, **5**:16-7; **8**:20-2
Shirt manufacturing, price fixing, **7**:32
Small manufacturers, problems, **6**:42-3
U.S., shipping legislation, review, **9**:15-7; **12**:12, 14

Stursberg, Richard, Assistant Deputy Minister, Telecommunications and Informatics, Department of Communications
Bill C-4, subject-matter
Discussion, **1**:24-5
Statement, **1**:19-20

Sunderland, G. Russel, Chairman and Director of Shipping Policy, U.K., Department of Transportation, Consultative Shipping Group
Bill C-21
Discussion, **11**:7-10, 12
Statement, **11**:5-7

Supreme Court
Decision, railway board, jurisdiction over freight rates, **17**:22

Survey of persons employed in positions critical to railway safety; final report, Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry
Quotation, **32**:23
Results, **31**:21-2, 27, 35; **32**:18-9

Stollery, honorable Peter Alan, sénateur (Bloor and Yonge)—*Suite*
Bill C-18—*Suite*
Compagnies aériennes
Accidents, **22**:17-9
Déréglementation
Etats-Unis
Qualité de service, Congrès, préoccupations, **21**:64
Service aux petites localités, répercussions, **21**:14-6
Répercussions, **19**:30-1; **20**:77-82
Horaires, **19**:28-30
Entrée en vigueur, utilité, **14**:21-3
Houille, prix, **20**:70, 72
Industrie des pâtes et papiers, **20**:23-4
Loi sur la marine marchande, délibérations du Comité, **15**:15-6
Miramichi Pulp and Paper Inc., coûts de transport, **20**:39-40
Procédure, **19**:49; **20**:25
Réseau de chemins de fer, nord-américain, **21**:38-9
Service par avions à réaction, **21**:64
Services aériens
Collectivités arctiques, **19**:48
Nouveau-Brunswick, **21**:76
Région désignée, **21**:73-5
Régions éloignées, **21**:76
Trafic aérien, comparaison, Canada, E.-U., validité, **22**:15-6
Transport aérien, «système réseau en étoile», **21**:30
Turbopropulseurs, **21**:66
Bill C-19
Camionnage
Assurance, primes, relations avec taux d'accident, **15**:32-4
Sécurité, statistiques, absence, **15**:32, 44, 46; **23**:30-2
Comité, plan de travail, **14**:11; **15**:28, 37
Etats-Unis, vitesse maximale, contribution au taux d'accidents, **15**:49-50
Loi sur la marine marchande, délibérations du Comité, **15**:15-6
Sécurité routière, statistiques, **19**:13-7
Taux d'accidents, Canada, E.-U., comparaison, **15**:24-5
Bill C-21, teneur
Chemises, fabrication, prix fixés, **7**:32
Conférences maritimes, **5**:13-4, 18; **6**:30-1; **7**:15
Conseil des expéditeurs canadiens
Mémoire, contradiction, **7**:32-3
Position, **6**:15-7, 25
Loi américaine, réexamen, **9**:15-7; **12**:12, 14
Pacifique, lignes commerciales, concurrence, **8**:25
Petit fabricant, problèmes, **6**:42-3
Prix de détail, facteurs, **7**:34
Transport maritime, **5**:16-7; **8**:20-2

Stursberg, M. Richard, sous-ministre adjoint, télécommunications et informatique, ministère des Communications
Bill C-4, teneur
Discussion, **1**:24-5
Exposé, **1**:19-20

Subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, Loi, 17:22

Sunderland, M. G. Russel, président et directeur des politiques maritimes, ministère des Transports du Royaume-Uni, Consultative Shipping Group
Bill C-21
Discussion, **11**:7-10, 12
Exposé, **11**:5-7

Tardif, Louis-Paul, General Manager, Canadian Trucking Association
Bill C-19, discussion, **22:**27-8, 31-2

Task Force on Deep-Sea Shipping
Membership, **6:**33

Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry
Survey of persons employed in positions critical to railway safety; final report,
Quotation, **32:**23
Results, **31:**21-2, 27, 35; **32:**18-9

Taylor, Gordon, M. P. (Bow River)
Bill C-205
Discussion, **34:**8-9, 11-4; **35:**13-8, 21-2
Statement, **34:**7-8

Taylor, Rees, and Morel, Carl
Trucking and railroad deregulation, report, reference, **15:**23

Teamsters Union (United States)
Membership, decrease, **15:**63-4

Telesat
Bill C-4, concerns, **1:**32

Textile and clothing industry
Shirt industry, price fixing, **7:**32

Thacker, Blaine A., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport
Bill C-18
Discussion, **23:**12-3, 15-6, 19-21,,34-7, 42-3, 47-50; **24:**13-22, 25-46, 48-50, 54
Letter to the Committee, **24:**15-22
Statement, **23:**6-11
Bill C-19
Discussion, **23:**13-4, 21-4, 26-8, 30-3, 38-9, 43, 44-50; **24:**13-22, 25-46, 48-50, 54
Letter to the Committee, **24:**15-22
Statement, **23:**6-11
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **13:**9-12
Statement, **13:**8-9
Bill C-52
Discussion, **25:**9-11; **30:**7; **32:**8
Statement, **25:**5-8; **32:**7
Bill C-105
Discussion, **30:**12, 21-2, 25; **32:**43, 46, 49-53
Statement, **30:**10-2; **32:**43
Bill C-131
Discussion, **32:**10-5
Statement, **32:**9-10

Thériault, Hon. L. Norbert, Senator (Baie du Vin)
Bill C-4, subject-matter, **1:**26-7, 32-3, 36-7, 41, 45
Bill C-21, subject-matter, **6:**31-5, 43-4; **7:**21-2, 29-31, 34; **8:**9-11,17-20
Bill C-39, **3:**7-10, 12-7

Syndicat canadien de la Fonction publique
Division des entreprises de transport aérien
Bill C-18
Mémoire
Citation, **21:**28
Références, **21:**25
Opinion, opposition, **21:**23-7
Bill C-19, opinion, **21:**23-4
Renseignements généraux, **21:**22

Syndicat de la télévision internationale
Voir
Union internationale des télécommunications

Syndicat international des marins canadiens
Bill C-52
Amendements proposés, **28:**7-9
Opinion, critiques, **28:**6-7
Préoccupations, **28:**10
Renseignements généraux, **28:**9-10

Syndicats
Bill C-18, opposition, **14:**19; **15:**15

Système métrique, conversion
Coûts, **3:**6-7
Deux systèmes de mesures (impérial et métrique), utilisation
Bill C-18, **17:**22
Lois et règlements, exemples, **4:**12
Navigation, lois, explication, **3:**5-12

Tardif, M. Louis-Paul, directeur général, Association canadienne du camionnage
Bill C-19, discussion, **22:**27-8, 31-2

Taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, Loi, 17:22

Taylor, M. Gordon, député (Bow River)
Bill C-205
Discussion, **34:**8-9, 11-4; **35:**13-8, 21-2
Exposé, **34:**7-8

Taylor, M. Rees, et Morel, M. Carl
Déréglementation du camionnage et du transport ferroviaire, rapport, référence, **15:**23

Teamsters Union (Etats-Unis)
Membres, diminution, **15:**63-4

Telesat
Bill C-4, préoccupations, **1:**32

Terre-Neuve
Service aérien
Avions à réaction, provincial, interprovincial, **21:**64-5
Déréglementation, répercussions, **15:**18

Textes réglementaires, Loi
Réglementation, examen, procédure, **32:**48

Textile et vêtement, industrie
Chemises, fabrication, prix fixés, **7:**32

Thom, James L., President, Montreal Shipping Inc.
Bill C-21
Discussion, **11:**18-21
Statement, **11:**13-8
Biographical note, **11:**15

Thomas, C. S., Policy Advisor, Infrastructure, Rail Freight Policy, Department of Transport
Bill C-205, discussion, **34:**11-2

Titas, Frank, Vice-President and Corporate Secretary, Iron Ore Company of Canada
Bill C-18, discussion, **22:**46

Toporowski, Robert J., Manager, Transportation and Planning, Coalition of Concerned Shippers; Chairman, National Transportation Policy Committee, Council of Forest Industries of British Columbia
Bill C-18, discussion, **21:**49-50, 52-7, 59-63
Bill C-19, discussion, **21:**49-50, 52-7, 59-63
Bill C-52, discussion, **26:**7, 8

Tourism Canada
Tourist spending, impact on job creation, study, reference, **29:**40

Tourism Vancouver
Background information, **29:**38
Bill C-52
Recommendation, **29:**39
Views, **29:**38-9

Tourist industry
Tourist spending, impact on job creation, Tourism Canada study, **29:**40

Trade
Exports
Importance, **6:**12
Percentage carried by water, **5:**6
Products carried by conferences, **6:**13

Trade & Transportation Group
Potential loss of revenue to railways due to Bill C-18, study, reference, **21:**57

Trans-Pacific Freight Conference of Japan
Formation, **8:**5

TransMode Consultants Inc.
Impact of proposed deregulation on extraprovincial trucking, report, December, 1986, reference, **18:**12, 65-6

Transpacific Westbound Rate Agreement
Bill C-21
Brief, quote, **6:**23
Provisions, concerns, **6:**21-3
Membership, **6:**19
Relations with shipping groups, **6:**19
Services, **6:**19
U.S., service contracts, experience, **9:**10, 18
Voting groups, **6:**26

Thacker, M. Blaine E., secrétaire parlementaire du ministre des Transports
Bill C-18
Discussion, **23:**12-3, 15-6, 19-21, 34-7, 42-3, 47-50; **24:**13-22, 25-46, 48-50, 54
Exposé, **23:**6-11
Lettre au Comité, **24:**15-22
Bill C-19
Discussion, **23:**13-4, 21-4, 26-8, 30-3, 38-9, 43, 44-50; **24:**13-22, 25-46, 48-50, 54
Exposé, **23:**6-11
Lettre au Comité, **24:**15-22
Bill C-21, teneur
Discussion, **13:**9-12
Exposé, **13:**8-9
Bill C-52
Discussion, **25:**9-11; **30:**7; **32:**8
Exposé, **25:**5-8; **32:**7
Bill C-105
Discussion, **30:**12, 21-2, 25; **32:**43, 46, 49-53
Exposé, **30:**10-2; **32:**43
Bill C-131
Discussion, **32:**10-5
Exposé, **32:**9-10

Thériault, honorable L. Norbert, sénateur (Baie-du-Vin)
Bill C-4, teneur, discussion, **1:**26-7, 32-3, 36-7, 41, 45
Bill C-21, teneur, **6:**31-5, 43-4; **7:**21-2, 29-31, 34; **8:**9-11, 17-20
Bill C-39, **3:**7-10, 12-7

Thom, M. James L., président, Montreal Shipping Inc.
Bill C-21
Discussion, **11:**18-21
Exposé, **11:**13-8
Note biographique, **11:**15

Thomas, M. C. S., conseiller en politiques—infrastructure, Politique de fret ferroviaire, ministère des Transports
Bill C-205, discussion, **34:**11-2

Titas, M. Frank, vice-président et secrétaire corporatif, Compagnie Iron Ore du Canada
Bill C-18, discussion, **22:**46

Toporowski, M. Robert J., directeur du transport et de la planification, Coalition of Concerned Shippers; président, Comité de la politique nationale des transports, Council of Forest Industries of British Colombia
Bill C-18, discussion, **21:**49-50, 52-7, 59-63
Bill C-19, discussion, **21:**49-50, 52-7, 59-63
Bill C-52, discussion, **26:**7, 8

Tourism Vancouver
Bill C-52
Opinion, **29:**38-9
Recommandation, **29:**39
Renseignements généraux, **29:**38

Tourisme, industrie
Dépense touristique, répercussion sur emploi, Tourisme Canada, étude, **29:**40

Tourisme Canada
Dépense touristique, répercussion sur emploi, étude, référence, **29:**40

Transport and Communications, Standing Senate Committee
Agenda, **1:**37
Agenda and Procedures, Subcommittee
Reports to Committee, first, **1:**7-8, 37
Bill C-3, subject-matter
Invitation to provinces and territories to appear as witnesses and responses, **1:**6; **2:**6
Letter from Howard Pawley, Premier, Province of Manitoba, **2:**10-1
Letter from J. Gary Lane, Minister of Finance, Province of Saskatchewan, **1:**8
Telegram from D.A. Barr, Executive Director, Communications Division, Ministry of Transportation and Communications, Province of Ontario, **1:**9
Telegram from Jean B. Chrétien, Executive Assistant, Ministry of Communications, Province of Quebec, **1:**8-9
Bill C-18
Deadline for submitting briefs, **17:**6
Pre-study not done, **14:**9-10
Witnesses from territories, possible appearance, **14:**14-5
Work plan, **14:**5, 8; **17:**7
Acceleration of schedule
Need, **14:**8-13, 23-4, 25
Proposals, **14:**13-4, 24-5, 26-8
Bill C-19
Deadline for submitting briefs, **17:**6
Pre-study not done, **14:**9-10
Witnesses from territories, possible appearance, **14:**14-5
Work plan, **14:**5; **15:**37; **17:**7
Acceleration of schedule
Need, **14:**8-13, 23-4, 25
Proposals, **14:**13-4, 24-5, 26-8
Bill C-21, terminology, Committee suggestion, **13:**6
Bill C-39
Letter from Lionel Levert, Secretary and General Counsel, Statute Revision Commission, tabled, quoted, **4:**4, 12
Sitting, in camera, **4:**5
Bill C-52
Future work, **25:**8
Hearings, adjournment till following week, **30:**9
Letter from Brian W. Bland, Vice-President, Chamber of Shipping of British Columbia, to Chairman, dated June 16, 1988, **30:**4
Bill C-105
Canadian Labour Congress, invitation to testify, **29:**6
Committee to invite Minister of Transport or his representative to testify during consideration, **28:**5
Meetings, future, **33:**18
Senator Turner to meet with officials from Department of Transport to discuss regulation, **28:**5
Bloodworth, Mrs. Margaret, invitation to appear July 20, 1987, **17:**7
Chairman tenders resignation, **30:**5
Clerk to report on reasons for delay in printing Committee issues, **20:**6
Correspondence
Letter from Blaine Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, **24:**15-22
Letter from Hon. Donald Mazankowski, Minister of Transport, **1:**5, 16
Future work, **1:**16; **2:**11-2; **31:**37-8
Invitation to Minister of Transport or his representative to the next meeting, **29:**5
Matheson, Rand, reimbursement for transportation and accommodation costs, **17:**5
Meetings, time, **1:**6, 13-6; **15:**6
Membership, changes, **1:**2; **3:**2; **9:**2; **14:**2; **15:**2; **16:**2; **17:**2; **18:**2; **19:**2; **22:**2; **24:**2; **25:**2; **27:**2; **29:**2; **30:**2; **32:**2; **33:**2; **35:**2

Trade and Transportation Group
Chemins de fer, pertes potentielles des revenus résultant du Bill C-18, étude, référence, **21:**57

Trans-Pacific Freight Conference of Japan
Fondation, **8:**5

TransMode Consultants Inc.
Réforme réglementaire proposée sur le camionnage extraprovincial, impact, décembre 1986, rapport, référence, **18:**12,65-6

Transpacific Westbound Rate Agreement
Bill C-21
Dispositions, préoccupations, **6:**21-3
Mémoire, citation, **6:**23
Etats-Unis, contrats d'exclusivité, expérience, **9:**10, 18
Membres, **6:**19
Principaux groupes votants, **6:**26
Rapport avec les groupes d'expéditeurs, **6:**19
Services, **6:**19

Transport, Loi nationale
Appel, dispositions, petits expéditeurs, suffisance, **21:**55-6
Art. 278, application, procès-type Domtar, **17:**21
But, **17:**35
Chemin de fer, embranchements, abandon, **16:**39-40
Chemin de fer, prix, déréglementation, **16:**34-5
Intérêt public, enquêtes, difficultés, **22:**64, 66
Règlement des plaintes contre pratiques des conférences, procédure, **5:**8
Réglementation, processus, délais, **35:**17

Transport 2000
Air Canada, privatisation, opinion, **22:**60-1
Bill C-18, amendements et recommandations, **22:**49-52
Bill C-19, recommandation, **22:**52
Fonctions
Municipalités, **22:**58-9
Utilisateurs des services de transport, **22:**59
Renseignements généraux, **22:**55, 58-9, 60

Transport du grain de l'Ouest, Loi
Subventions aux compagnies ferroviaires, **17:**30

Transport ferroviaire des voyageurs, Loi nationale, **16:**44

Transport par véhicule à moteur, Loi (1954)
Latitude aux provinces, **15:**39
Validité, décisions de la Cour suprême, **15:**38

Transports
«Consommateur», définition, **22:**53
Emplois, nombre, **21:**8
Expéditeurs, coûts, E.-U., baisse, **15:**63
Handicapés, accompagnateurs, tarifs, **32:**13
Industrie
Contrats confidentiels, avantages, répercussions, **16:**45-8
Coûts, économies, répercussions, **12:**10-1
Dépenses salariales, pourcentage des frais d'exploitation, **21:**10
Déréglementation
Coûts aux expéditeurs dans les régions, répercussions, **21:**17
Etats-Unis
Emplois, répercussions, **20:**92; **21:**9

Transport and Communications, Standing Senate Committee—*Cont'd*
Motions
Agenda and Procedures Subcommittee
Composition, quorum; carried, **1:**4, 11-2
Report, first
Adopted as amended; carried, **1:**8
First three paragraphs to be stricken; carried, **1:**8
Bill C-3, subject-matter
Report to Senate; carried, **2:**4, 11
Bill C-4, subject-matter
Adoption as second report of Committee; carried, **1:**7, 37
Report to Senate; carried, **1:**7, 37
Bill C-18
Chairman to present, as amended, as eighth report, **24:**11
Chairman to report, as amended, in accordance with Rule 79; carried, **24:**11, 54
Clause 1; carried, **24:**11, 53
Clause 2; carried, **24:**8, 38
Clause 3, as amended; carried, **24:**8, 47
Clause 3, French version, amendment, line 11, page 3; defeated, **24:**8, 47
Clause 3, French version, amendment, line 14, page 3; defeated, **24:**8, 47
Clause 3, French version, amendment, line 25, page 2; defeated, **24:**8, 45
Clause 3, French version, amendment, line 26, page 1, and lines 1 to 10, page 2; defeated, **24:**8
Clause 3, French version, amendment, lines 30 to 36, page 2; carried, **24:**8, 46
Clause 3, French version, to stand the amendment; carried, **24:**41
Clause 6, amendment; postponed, **24:**7-8, 36
Clause 6, as amended; carried, **24:**9, 49
Clause 6, English version, amendment; carried, **24:**9, 49
Clause 65, French version, amendment, line 6, page 29; defeated, **24:**9, 50
Clause 65, French version, amendment, line 15, page 29; defeated, **24:**9, 51
Clause 134, as amended; carried, **24:**9, 51
Clause 134, French version, amendment; carried, **24:**9, 51
Clause 150, French version, amendment; carried, **24:**9, 51
Clause 151, French version, amendment; carried, **24:**9-10, 52
Clause 197, as amended; carried, **24:**10, 52
Clause 197, French version, amendment, line 13, page 114; carried, **24:**10, 52
Clause 197, French version, amendment, lines 38 to 39, page 115; carried, **24:**10
Clause 204, as amended; carried, **24:**10, 52
Clause 204, French version, amendment; carried, **24:**10, 52
Clause 267; carried, **24:**10, 53
Clause 268; carried, **24:**10, 53
Clause 269, as amended; carried, **24:**10, 53
Clause 269, English version, amendment; carried, **24:**10, 53
Clause by clause study, **22:**6
Clauses 4 and 5; carried, **24:**9, 47
Clauses 7 to 64; carried, **24:**9, 49
Clauses 65 and 66; carried, **24:**9, 51
Clauses 67 to 109 and Clauses 110 to 133; carried, **24:**9, 51
Clauses 135 to 149; carried, **24:**9, 51
Clauses 150 and 151, as amended; carried, **24:**10, 52
Clauses 152 to 156, 157 to 182, and 183 to 196; carried, **24:**10, 52
Clauses 198 to 203; carried, **24:**10, 52
Clauses 205 to 208, 209 to 227, 228 to 250, 251 to 265, and 266; carried, **24:**10, 52-3
Clauses 270 to 369; carried, **24:**53

Transports—*Suite*
Industrie—*Suite*
Déréglementation—*Suite*
Etats-Unis—*Suite*
General Accounting Office, statistiques concernant sécurité du transport routier et ferroviaire, **17:**78-9
Salaires, répercussions, **15:**64; **21:**9
Opinion publique, **22:**60
Politique, historique, **19:**41
Processus, comparaison, Canada, E.-U., **15:**22-3; **23:**7
Provinces, position, **17:**76, 79
Raisons, **19:**40-1
Secteur privé, **12:**18
Modèle du marché concurrentiel, pertinence au Canada, **15:**64-5
Infrastructure, comparaison, Canada, E.-U., **17:**82
Libre-échange, impact sur le trafic est-ouest, **17:**83-4; **18:**37,72
Paiements aux provinces, autorisés sous le Bill C-18, **14:**17
Statistiques, blessures, décès, manque, **19:**7
Système, but, opinions, **23:**11-2

Transports, Loi nationale de 1987
Voir
Bill C-18

Transports, ministère
Agents de bord, règlements, **22:**82
Aller sans entraves; un guide pour la réforme des transports, Conférences maritimes, maintien, recommandation, référence, **5:**7
Avions, atterrissage, règlements, **22:**75
Bill C-18, application à Compagnie Iron Ore du Canada, position, **22:**41
Bill C-19, inversion du fardeau de la preuve, disposition, examen, **23:**26, 29
Bill C-21, participation, **7:**21-2
Bill C-52, comité interministériel pour examiner les répercussions sur l'industrie des navires de croisière de la côte ouest, **30:**7; **32:**7
Bureau d'enquête sur les accidents de transport multimodal, proposition, **22:**9, 10
Code national de sécurité, évaluation, **23:**30
Pilotes, licence, participation, **31:**8
Politique de cabotage, document d'étude, septembre 1982, citation concernant les croisières, **29:**19
Répercussions économiques de la réforme des règlements sur les exigences en matière de réglementation, étude, résultats, **19:**33-4
Sécurité, inspecteurs, augmentation, **19:**33; **22:**13
Temps de vol et heures de service, projet de réglementation, **22:**12
Transport aérien, sécurité, application, lignes directrices, **22:**13
Voir aussi
Groupe de travail sur le contrôle de l'abus de drogues et d'alcool dans l'industrie ferroviaire

Transports aériens
Espace aérien, surveillance par contrôleurs, explication, **22:**21
Industrie
Accidents
Enquêtes, amélioration, **22:**19
Facteurs, **22:**15
Morts, 1986, nombre, **19:**39
Petits avions, causes, **22:**17
Certificat d'exploitation, description, **19:**24
Contrôleurs de trafic aérien, erreurs, charge de travail, relation, **22:**18
Coûts du personnel, comparaison E.-U., **19:**42

Transport and Communications, Standing Senate Committee—*Cont'd*
Motions—*Cont'd*
Bill C-18—*Cont'd*
Hearings and report, timetable; carried, **14:**6, 27-8
Official proceedings available in both official languages, before tabling report; carried, **20:**6
Schedule; carried, **24:**11, 53
Table of Provisions; carried, **24:**11, 53
Title; carried, **24:**11, 53-4
Title and clause 1, consideration to be postponed; carried, **24:**7
Bill C-19
Addition after line 35, page 14; carried, **24:**5-6
Chairman to present, as amended, as ninth report, **24:**11, 34
Chairman to report, as amended, in accordance with Rule 79; carried, **24:**6
Clause by clause study, **22:**6
Clause 1; carried, **24:**6, 34
Clause 8, amendment; carried, **24:**4-5, 30
Clause 8, as amended; carried, **24:**5, 31
Clause 33; carried, **24:**5, 32
Clause 33, English version, amendment; defeated, **24:**5
Clause 34, as amended; carried **24:**5,33,
Clause 34(2), amendment; carried, **24:**5
Clause 35, amendment; carried, **24:**5-6, 34
Clauses 2 to 7; carried, **24:**4, 30
Clauses 9 to 32; carried, **24:**5, 31, 32
Hearings and report, timetable; carried, **14:**6, 27-8
Official proceedings available in both official languages, before tabling report; carried, **20:**6
Title; carried, **24:**6, 34
Title and clause 1, consideration to be postponed; carried, **24:**4, 30
Bill C-21, subject-matter
Chairman to authorize typographical corrections to fifth report; carried, **13:**5
Draft report, tabling as sixth report of Committee; carried, **14:**5
Interim draft report; carried, **13:**4
Interim draft report as fifth report of committee; carried, **13:**5
Bill C-39
Clause 1; carried, **3:**4; **4:**4
Clause 2; carried, **4:**4
Clause 9; carried, **4:**4-5
Clauses, 3,4,5,6; carried, **4:**4
Clauses 7 and 8; carried, **4:**4
Clauses 10 through 92; carried, **4:**5
Report(draft) as amended; carried, **4:**5
Title; carried, **4:**5
Title deferred; carried, **3:**4
Bill C-105
Chairman to report as amended in accordance with Rule 79; carried, **33:**7, 42
Clause 1; carried, **33:**7, 42
Clause 18; carried, **33:**29
Clause 18, English version, to be amended; withdrawn, **33:**6
Clause 35, as amended; carried, **33:**7, 42
Clauses 2 to 17; carried, **33:**6, 19
Clauses 19 to 34; carried, **33:**7, 29
Clauses 36 to 43; carried, **33:**7, 42
Clauses 44 to 51; carried, **33:**7, 42
Clauses 52 to 120; carried, **33:**7, 42
Title; carried, **33:**7, 42
Title and clause 1, consideration to be postponed; carried, **33:**6, 18
Bill C-131, to report without amendment; carried, **32:**6, 15
Bill C-205, to report without amendment; carried, **35:**5, 47
Bill C-205, to report without amendments, but with comments; carried, **34:**5

Transports aériens—*Suite*
Industrie—*Suite*
Déréglementation
Commencement
Déclaration ministérielle de politique, **22:**70, 79-80
Historique, **19:**8; **22:**7
Répercussions
Affiliation, petits, gros, transporteurs, **19:**34
Collectivités du Nord, service, **15:**20-2
Concentration, **21:**11, 28
Emploi, **19:**34-5; **21:**25-6
Entrée sur le marché, **22:**73-4
Nouvelle-Ecosse, service, amélioration, **21:**70
Part du marché, **22:**75-6
Relations industrielles, **21:**25
Sécurité, **20:**88, 90; **22:**72-3
Service aux régions éloignées, **15:**18
Transporteurs régionaux, création, **22:**71
Service aérien, nord du 55e parallèle, région désignée,
Ligne, justification, **21:**73-4
Nouveaux transporteurs, entrée, réglementation, **21:**75
Transporteurs, régionaux, 3e niveau, expansion, prévisions, **19:**43
Etats-Unis
Déréglementation, répercussions
Compagnies aériennes, restructuration, **19:**31
Concentration, **19:**34
Emploi, **16:**6-7; **19:**25, 34
Nombre de passagers/mille transportés, augmentation, **19:**28
«Réseau en étoile», système, **6:**34-5; **21:**28
Salaires, **16:**6-7; **19:**25, 32
Sécurité, **15:**23; **19:**25-6; **20:**90; **21:**18-9, 28
Syndicats, **19:**25; **21:**25
Système de transport de masse, **22:**72, 77
Taux d'accidents, diminution, **22:**8
Pilotes, erreurs, incidents, retards, **22:**14
Quasi-collisons
Augmentation 1982-1985, **19:**32; **20:**90; **21:**11
Causes, **19:**7
Mécanismes de rapport, changements, **19:**33
Frais d'utilisateur, **22:**84
Incendies à bord, pilotes, équipage, rôles, **19:**37
Mirabel/Ottawa, service, aéronef utilisé, **21:**70
Nord canadien, services
Conditions atmosphériques, répercussion, **22:**74
Succès, **19:**47
Passagers par année, embarquements, débarquements, total, **22:**18
Petites entreprises
Nombre, pourcentage du marché, **22:**84
Sécurité, règlements, infractions, **22:**83
Petites localités, services, subventions, réglementation, déréglementation, comparaison, **21:**15
Registre de sécurité aérienne, comparaison, Canada, E.-U., Australie, **19:**38-9
Routes dans l'Arctique, tarifs, anomalies, **21:**29, 77
Sécurité, problèmes, solutions, **19:**7-8
Trafic aérien, Canada, E.-U., comparaison, **22:**15-6
Transporteurs secondaires, réglementation, application, préoccupations, **22:**12-3
Statistiques mondiales, milles-voyageur taxés, augmentation, **22:**18
Technologie, avances, **22:**18-9
Voir aussi
Compagnies aériennes

Transport and Communications, Standing Senate Committee—*Cont'd*
Motions—*Cont'd*
Canadian Motor Vehicle Importers Association, invitation to appear; carried, **17:**6
Canadian Retail Shippers' Association, list of members, distribution on confidential basis; carried, **7:**4
Chairman, election; carried, **1:**4, 11
Chairman to contact Minister's office, August 4, 1987, to discuss status of the Bills (C-18 and C-19); carried, **23:**5
Chairman to hear Minister or his representative as well as representatives of Chamber of Shipping of British Columbia and International Committee of Passenger Lines, June 28, 1988; carried, **30:**5
Committee to conduct public hearings; carried, **15:**5
Committee to hear testimony from representatives of B.C.'s cruise and hotel industries; carried, **28:**5
Committee to meet Wednesday, June 29, to consider Bill C-105; carried, **30:**5
Committee to meet twice a week to consider Bills C-52 and C-105; carried, **28:**5
Committee to send flowers and wishes for a speedy recovery to Senator and Mrs. Robert Muir; carried, **29:**5
Confidential document prepared by Research Branch, examination, **22:**6
Deputy Chairman, election; carried, **1:**11
Distribution of briefs; carried, **1:**4-5
Extension granted to provinces to respond to Chairman's letter; carried, **1:**9
Hearings and printing of evidence without quorum; carried, **1:**4, 12
Honorable Senator Turner to take the Chair in absence of Chairman and Vice-Chairman; carried, **26:**4, 5
Invitation to Minister of Transport and senior department officials to appear; carried, **14:**6
Letter from Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Department of Transport, dated July 4, 1988, appended to proceedings; carried, **33:**5, 10
Meeting *in camera* with transcription but without translation; carried, **14:**5
Meetings *in camera* without interpretation or transcription service; carried, **4:**5; **5:**4; **13:**4; **15:**5, 6; **17:**6; **18:**6; **21:**4; **22:**6; **23:**4; **24:**11; **28:**5; **29:**5; **30:**5
Members to accept Chairman's resignation, meet for consultation before electing new Chairperson; carried, **30:**5
National organizations, call to give testimony; carried, **15:**5
Official proceedings available in both official languages, before tabling report; carried, **20:**6
Payment of expenses to J. P. Lester and W. J. Scott in accordance with Rule 83; carried, **27:**5
Procedure in absence of Chairman and Vice-Chairman; carried, **1:**4
Proceedings and evidence, copies to be printed; carried, **1:**4, 12
Rand Matheson, invitation to appear, payment of per diem and travel allowance; carried, **5:**4
Report of expenses; carried, **1:**5, 13
Research Officers requested from Library of Parliament; carried, **1:**4, 13
Routine motions to facilitate work of Committee; carried, **1:**13
Senator Turner to take the Chair until new Chairman elected; carried, **30:**6
Subcommittee on program and procedure to report on consideration of subject-matter of Bill C-18, and Bill C-19; carried, **13:**5
Subject-matter of Bill C-4 adopted as second report of Committee; carried, **1:**7, 36
Thanks to Clerk, research assistants, support staff, for work during consideration of Bills C-18 and C-19, **24:**11

Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Agenda, **1:**37
Bill C-3, teneur
Invitation aux provinces et territoires à venir comparaître sur la teneur du projet de loi, **1:**6
Lettre de M. J. Gary Lane, ministre des Finances, province de la Saskatchewan, **1:**8
Télégramme de M. D.A. Barr, directeur exécutif, Communications Division, Ministry of Transportation and Communications, Province of Ontario, **1:**9
Télégramme de M. Jean B. Chrétien, directeur de cabinet, ministère des Communications, province de Québec, **1:**8-9
Bill C-18
Date limite pour la réception des mémoires, **17:**6
Etude préliminaire non faite, **14:**9-10
Plan de travail, **14:**5, 8; **17:**7
Accélération des travaux
Nécessité, **14:**8-13, 23-4, 25
Propositions, **14:**13-4, 26-8
Témoins des territoires, comparution éventuelle, **14:**14-5
Bill C-19
Date limite pour la réception des mémoires, **17:**6
Etude préliminaire non faite, **14:**9-10
Plan de travail, **14:**5; **15:**37; **17:**7
Accélération des travaux
Nécessité, **14:**8-13, 23-4, 25
Propositions, **14:**13-4, 26-8
Témoins des territoires, comparution éventuelle, **14:**14-5
Bill C-39
Lettre de M. Lionel Levert, secrétaire et avocat général, Commission de révision des lois, déposée, citée, **4:**4, 14
Réunion à huis clos, **4:**5
Bill C-52
Délibérations, suspension jusqu'à la semaine suivante, **30:**9
Lettre de M. Brian W. Bland, vice-président, Chamber of Shipping of British Columbia, au Président, datée du 16 juin 1988, **30:**4
Travaux futurs, **25:**8
Bill C-105
Comité, invitation au ministre des Transports ou son représentant à comparaître lors de l'étude, **28:**5
Congrès du Travail du Canada, invitation à comparaître, **29:**6
Réunions futures, **33:**18
Sénateur Turner, rencontre avec fonctionnaires du ministère des Transports afin de discuter les Règlements, **28:**5
Bloodworth, Mme Margaret, invitation à comparaître le 20 juillet 1987, **17:**7
Calendrier des travaux futurs, étude, **18:**6; **23:**5
Composition, modifications, **1:**2; **3:**2; **9:**2; **14:**2; **15:**2; **16:**2; **17:**2; **18:**2; **19:**2; **22:**2; **24:**2; **25:**2; **27:**2; **29:**2; **30:**2; **32:**2; **33:**2; **35:**2
Correspondance
Lettre de M. Blaine Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, **24:**15-22
Lettre de l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, sur le 6ième rapport du comité, **1:**5, 16
Délibérations, disponibilité, difficultés, **24:**23
Greffier compte rendu sur le retard de l'impression des fascicules du Comité, **20:**6
Invitation du ministre des Transports ou son représentant à la prochaine réunion du Comité, **29:**5
Matheson, M. Rand, remboursement des frais de transport et de séjour, **17:**5
Motions
Attachés de recherche, demande à la Bibliothèque du Parlement; adoptée, **1:**4, 12-3
Audiences publiques; adoptée, **15:**5

Transport and Communications, Standing Senate Committee—*Cont'd*
Motions—*Cont'd*
Witnesses to be heard; carried, **14:**15
Witnesses to be reconvened, carried, **15:**6
Order to withdraw and sit *in camera*, **32:**5
Orders of reference, **1:**3; **3:**3; **5:**3; **14:**3-4; **25:**3; **30:**3; **32:**3; **34:**3
Organization meeting, **1:**11-7
Proceedings, availability, problems, **24:**23-4
Reports to Senate
Bill C-3, subject-matter, without amendment, **2:**5, 6,11
Bill C-4, subject-matter, without amendment, **1:**10, 36
Bill C-18
Accelerated work plan, **15:**7
As amended, **24:**11, 54
Bill C-19
Accelerated work plan, **15:**7
As amended, **24:**6, 11, 34
Bill C-21, subject-matter
Interim report, **13:**6-7
Without amendment, **14:**7
Bill C-39, without amendment but with comments, **4:**7-11
Bill C-105, with amendment, **33:**9
Bill C-131, without amendment, **33:**9
Bill C-205, without amendment, but with comments, **34:**5; **35:**6
Response to Senator Guy Charbonneau regarding budget, **6:**4
Schedule of upcoming activities, examination, **18:**6; **23:**5
Senator Adams to provide list of groups from the Northwest Territories wishing to appear, **15:**5

Transport Department
Air transport, safety, enforcement policies, **22:**13
Aircraft, landing, regulations, **22:**75
Coasting trade policy, background paper, September, 1982, quotation concerning passenger cruise ships, **29:**19
Bill C-18, application to Iron Ore Company of Canada, position, **22:**41
Bill C-19, reverse onus provision, review, **23:**26, 29
Bill C-21, involvement, **7:**21-2
Bill C-52, interdepartmental committee to look into effects on West Coast cruise trade, **30:**7; **32:**7
Flight and duty time, draft regulations, **22:**12
Flight attendants, regulations, **22:**82
Freedom to Move: A Framework For Transportation Reform,
Shipping conferences, continuation, endorsement, reference, **5:**7
Implications of economic regulatory reform on regulatory requirements, study, results, **19:**33-4
Multimodal transportation accident investigation board, proposal, **22:**9, 10
National Safety Code, evaluation, **23:**30
Pilots, licencing, involvement, **31:**8
Safety inspectors, increase, **19:**33; **22:**13
See also
Task Force on the Control of Drug and Alcohol Abuse in the Railway Industry

Transport 2000
Air Canada, privatization, views, **22:**60-1
Background information, **22:**55, 58-9, 60
Bill C-18, amendments and recommendations, **22:**49-52
Bill C-19, recommendation, **22:**52
Functions
Municipalities, **22:**58-9
Users of transportation, **22:**59

Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—*Suite*
Motions—*Suite*
Bill C-3, teneur, rapport au Sénat; adoptée, **2:**4, 11
Bill C-4, teneur
Adoption comme deuxième rapport du Comité; adoptée, **1:**7, 37
Rapport au Sénat; adoptée, **1:**7, 37
Bill C-18
Annexe I; adoptée, **24:**11
Art. 1; adoptée, **24:**11
Art. 2; adoptée, **24:**8, 38
Art. 3, tel que modifié; adoptée, **24:**8, 47
Art. 3, version française, amendement, ligne 11, page 3; rejetée, **24:**8, 47
Art. 3, version française, amendement, ligne 14, page 3; rejetée, **24:**8, 47
Art. 3, version française, amendement, ligne 25, page 2; rejetée, **24:**8, 45
Art. 3, version française, amendement, ligne 26, page 1, et lignes 1 à 10, page 2; rejetée, **24:**8
Art. 3, version française, amendement, lignes 30 à 36, page 2; adoptée, **24:**8, 46
Art. 3, version française, reporter le vote; adoptée, **24:**41
Art. 4 et 5; adoptée, **24:**9, 47
Art. 6, amendement; différée à plus tard, **24:**7-8, 36
Art. 6, tel que modifié; adopté, **24:**9, 49
Art. 6, version anglaise, amendement; adoptée, **24:**9, 49
Art. 7 à 64; adoptée, **24:**9, 49
Art. 65, version française, amendement, ligne 6, page 29; rejetée, **24:**9, 50
Art. 65, version française, amendement, ligne 15, page 29; rejetée, **24:**9, 51
Art. 65 et 66; adoptée, **24:**9, 51
Art. 67 à 109 et Art. 110 à 133; adoptée, **24:**9, 51
Art. 134, tel que modifié; adoptée, **24:**9, 51
Art. 134, version française, amendement; adoptée, **24:**9, 51
Art. 135 à 149; adoptée, **24:**9, 51
Art. 150, version française, amendement; adoptée, **24:**9, 51
Art. 150 et 151, tel que modifiés; adoptée, **24:**10
Art. 151, version française, amendement; adoptée, **24:**9-10, 52
Art. 152 à 156, 157 à 182, et 183 à 196; adoptée, **24:**10, 52
Art. 197, tel que modifié; adoptée, **24:**10, 52
Art. 197, version française, amendement, ligne 13, page 114; adoptée, **24:**10, 52
Art. 197, version française, amendement, lignes 38 à 39, page 115; adoptée, **24:**10
Art. 198 à 203; adoptée, **24:**10, 52
Art. 204, tel que modifié; adoptée, **24:**10, 52
Art. 204, version française, amendement; adoptée, **24:**10, 52
Art. 205 à 208, 209 à 227, 228 à 250, 251 à 265, et 266; adoptée, **24:**10, 52-3
Art. 267; adoptée, **24:**10, 53
Art. 268; adoptée, **24:**10, 53
Art. 269, tel que modifié; adoptée, **24:**10, 53
Art. 269, version anglaise, amendement; adoptée, **24:**10, 53
Art. 270 à 369; adoptée, **24:**11, 53
Audiences et rapport, programme; adoptée, **14:**6, 27-8
Etude, article par article ; adoptée, **22:**6
Indemnisation des dépenses à M. J. P. Lester et M. W. J. Scott conformément à l'art. 83 du Règlement, **27:**5
Président, à présenter, tel que modifié, comme huitième rapport; adoptée, **24:**11, 54
Président, à rapporter, tel que modifié, conformément à l'art. 79 du Règlement, adoptée, **24:**11, 54

Transportation
Disabled, attendants, fares, **32:**13
Employees, numbers, **21:**8
Free trade, effect on east/west traffic flows, **17:**83-4; **18:**37, 72
Industry
Competitive market model, relevance to Canada, **15:**64-5
Confidential contracts, benefits, effects, **16:**45-8
"Consumer", definition, **22:**53
Costs, savings, effects, **12:**10-1
Deregulation
Policy, background, **19:**41
Private operations, **12:**18
Process, comparison, Canada, U.S., **15:**22-3; **23:**7
Provinces, position, **17:**76, 79
Public opinion, **22:**60
Reasons, **19:**40-1
Shipping costs in regions, effects on, **21:**17
U.S.
Employment, **20:**92; **21:**9
General Accounting Office, statistics concerning rail and truck safety, **17:**78-9
Wages, **15:**64; **21:**9
Infrastructure, comparison, Canada, U.S., **17:**82
Labour costs, percent of operating costs, **21:**10
Payments to provinces authorized under Bill C-18, **14:**17
Shippers, costs, U. S., decrease, **15:**63
Statistics, accident and fatality, absence, **19:**7
System, objectives, views, **23:**11-2

Trask, R., President, Transportation Committee, British Columbia Council of Forest Industries
Bill C-18
Discussion, **20:**43-7
Statement, **20:**40-3

Travacon Research Limited
Study for Transport Canada, February, 1987, railways
Projected loss, reference, **21:**57
Revenue impact of Bill C-18, quote, **17:**60

Trucking industry
Australia, deregulation, effects, **22:**36
Canada
Accident rates
Causes, **15:**45, 50
Factors affecting, **15:**24-5, 32
Statistics, availability, **15:**24, 44
Average debt ratio, **22:**36
Bill C-19, reverse onus test, truckers, views, **22:**30
Canadian carriers
Access to U.S., **23:**18
Access to U.S. states, difficulties, **18:**8
East-west trade, ownership, **23:**18
Share of north-south trade, increase, **23:**18
Carriers
Americans licenced in Canada, **22:**23
Canadians licenced in U.S., **22:**23
Companies, numbers, **18:**22
Carriers, American, awaiting permits to operate in Canada, estimates, **18:**17, 22-3
Cost of doing business, comparison, U.S., **18:**8
Deregulation
Basic agreement, federal-provincial, **22:**29
Comparison, U.S., **15:**48-9
Effects
Blue collar workers, **15:**34
British Columbia, rates, **15:**30
Business failures, **18:**15

Transports et des communications, Comité sénatorial permanent— *Suite*
Motions—*Suite*
Bill C-18—*Suite*
Table analytique; adoptée, **24:**11, 53
Témoignages officiels disponibles dans les deux langues officielles, avant de déposer le rapport final; adoptée, **20:**6
Titre; adoptée, **24:**11, 53-4
Titre et art.1; différés à plus tard, **24:**7
Bill C-19
Art. 1; adoptée, **24:**6, 34
Art. 2 à 7; adoptée, **24:**4, 30
Art. 8, amendement; adoptée, **24:**4-5, 30
Art. 8, tel que modifié; adoptée, **24:**5, 31
Art. 9 à 32; adoptée, **24:**5, 31, 32
Art. 33; adoptée, **24:**5, 32
Art. 33, version anglaise, amendement; rejetée, **24:**5
Art. 34, tel que modifié; adoptée, **24:**5, 33
Art. 34(2), amendement; adoptée, **24:**5
Art. 35, amendment; adoptée, **24:**5-6, 34
Audiences et rapport, programme; adoptée, **14:**6, 27-8
Etude, article par article, **22:**6
Insertion après ligne 27, page 14; adoptée, **24:**5-6
Président, à présenter, tel que modifié, comme neuvième rapport, **24:**11
Président, à rapporter, tel que modifié, conformément à l'art. 79 du Règlement; adoptée **24:**6
Témoignages officiels disponibles dans les deux langues officielles, avant de déposer le rapport final; adoptée, **20:**6
Titre; adoptée, **24:**6, 34
Titre et art. 1; différés à plus tard, **24:**4, 30
Bill C-21, teneur
Ebauche de rapport, déposition comme sixième rapport du Comité; adoptée, **14:**5
Ebauche de rapport provisoire; adoptée, **13:**4
Président, autorisation à faire les corrections typographiques dans le texte du cinquième rapport; adoptée, **13:**5
Rapport provisoire comme cinquième rapport du Comité; adoptée, **13:**5
Bill C-39
Art. 1; adoptée, **3:**4; **4:**4
Art. 2; adoptée, **4:**4
Art., 3,4,5,6; adoptée, **4:**4
Art. 7 et 8; adoptée, **4:**4
Art. 9; adoptée, **4:**4-5
Art. 10 à 92; adoptée, **4:**5
Rapport(projet) tel que modifié; adoptée, **4:**5
Titre; adoptée, **4:**5
Titre reporté; adoptée, **3:**4
Bill C-105
Art. 1; adoptée, **33:**7, 42
Art. 2 à 17; adoptée, **33:**6, 19
Art. 18; adoptée, **33:**29
Art. 18, version anglaise, modification; retirée, **33:**6
Art. 19 à 34; adoptée, **33:**7, 29
Art. 35, tel que modifé; adoptée, **33:**7, 42
Art. 36 à 43; adoptée, **33:**7, 42
Art. 44 à 51; adoptée, **33:**7, 42
Art. 52 à 120; adoptée, **33:**7, 42
Président, à rapporter, tel que modifié, conformément à l'art. 79 du Règlement; adoptée, **33:**7, 42
Titre; adoptée, **33:**7, 42
Titre et art. 1, différés à plus tard; adoptée, **33:**6, 18
Bill C-131, à rapporter sans amendement; adoptée, **32:**6, 15
Bill C-205, à rapporter sans amendement; adoptée, **35:**5, 47
Bill C-205, à rapporter sans amendement, mais avec commentaires; adoptée, **34:**5

Trucking industry—*Cont'd*
Canada—*Cont'd*
Deregulation—*Cont'd*
Effects—*Cont'd*
Consumers, **15:**34-5
Easy access, intraprovincial routes, **18:**8
Increase in numbers, **19:**12
Job creation, **15:**34
Private fleets, **22:**23
Railways, **22:**23
Shippers, **15:**34
Small, freight costs, **15:**29, 31
National Safety Code
Bill C-19, importance, **23:**9, 14
Canadian Trucking Association, views, **22:**24-7
Coming into effect, **19:**9
Consultation with industry, **23:**10
Critical aspects, **22:**24-5
Enforcement, **19:**19
Funding program, **15:**48; **18:**16, 18; **22:**24; **23:**14, 33; **24:**17
Implementation
Agreement, federal, provincial, **14:**16; **23:**9
Delay, **18:**8-9, 19-20; **19:**12-3; **20:**87; **22:**25
Governments, federal, provincial, views, **22:**54
National computer network, **15:**47; **19:**17; **22:**31-2
Objectives, **15:**45; **19:**8; **23:**9-10
Programs already in place, **23:**9, 10
Provinces, negotiations with, **23:**14
Significant remaining sections, implementation, **23:**10
Standards, provinces
Compliance dates, **19:**11
Enforcement, current status, **22:**27-8
Uniformity, **19:**19
U.S. truckers, application, difficulties, **22:**31
Drivers, hours of work, **18:**11
Economic regulation, safety, linkage, problems, **18:**9; **24:**20
Exports to, imports, from U.S., per cent carried by truck, **22:**22
For-hire carriers, percentage of revenue earned, **15:**55
Free trade, concerns, **22:**30, 37
Insurance rates, cost, importance, **15:**33
Leased transportation, increase, 1985, **22:**26
Owner-drivers, pressures, problems, **18:**11
Payloads, comparison, Canada, U.S., **18:**67
Provinces, regulatory bodies, rulings, statutory requirements, **23:**24
Regulation, jurisdiction, **15:**38, 47-8, 55; **19:**9-10; **23:**23, 27-9
Safety, problems, **22:**25
Solutions, **19:**7-8
Segments, **22:**35
Statistics Canada, survey of trucking, 1985, **22:**22
Truckers, increase, 1975-85, **22:**23
U.S. carriers, Canadian operations
Advantages, **18:**13, 65-6
Immigration rules, application, **18:**23
United Kingdom, deregulation, effect, innovation, **15:**61
United States
Deregulation
Application at state level, **22:**37
Effects
Atlantic Canada, **18:**44-5
Bankruptcy rate, **22:**24, 35, 36
Canada, **22:**29
Compensation, **16:**7
Concentration, **21:**11, 13-4; **22:**36
Employment, **15:**63; **16:**7
Equipment, average age, **22:**34
Innovation, **15:**61

Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—*Suite*
Motions—*Suite*
Canadian Motor Vehicle Importers Association, invitation à comparaître; adoptée, **17:**6
Canadian Retail Shippers' Association, liste des membres, remise sous le sceau de la confidentialité; adoptée, **7:**4
Comité, à entendre le ministre ou son représentant ainsi que des représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia et International Committee of Passenger Lines; adoptée, **30:**5
Comité, à entendre les témoignages de l'industrie de croisière de la C.-B. et de l'industrie hôtelière de la C.-B.; adoptée, **28:**5
Comité, à envoyer des fleurs et des voeux de prompt rétablissement au sénateur et à Madame Robert Muir; adoptée, **29:**5
Comité se réunir 2 fois par semaine pour étudier projets de loi C-52 et C-105; adoptée, **28:**5
Comité, se réunir le mercredi 29 juin, pour étudier projet de loi C-105; adoptée, **30:**5
Délai accordé aux provinces pour répondre à la lettre du président; adoptée, **1:**9
Entendre des temoignages et les faire imprimer sans quorum; adoptée, **1:**12
Honorable sénateur Turner, à présider durant l'absence des président et vice-président; adoptée, **26:**4, 5
Impression des Procès-verbaux et témoignages; adoptée, **1:**4, 12
Invitation au ministre des Transports et aux hauts fonctionnaires du ministère à comparaître; adoptée, **14:**6
Lettre de M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, ministère des Transports, datée 4 juillet 1988 annexée au compte rendu des délibérations; adoptée, **33:**5, 10
Matheson, M. Rand, invitation à comparaître, frais de déplacement et de séjour, paiement; adoptée, **5:**4
Mémoires, distribution; adoptée, **1:**4-5
Motions courantes visant à faciliter les travaux du comité; adoptée, **1:**13
Organismes nationaux, appel à comparaître; adoptée, **15:**5
Président, à communiquer avec le bureau du ministre, le 4 août 1987, pour débattre l'état des projets de loi (C-18 et C-19); adoptée, **23:**5
Président, élection; adoptée, **1:**4, 11
Procédure en l'absence du président et du vice-président; adoptée, **1:**4, 11
Programme et procédure, Sous-comité
Composition, quorum; adoptée, **1:**4, 11-2
Rapport, premier
Adopté tel qu'amendé; adoptée, **1:**8
Trois premiers paragraphes supprimés; adoptée, **1:**8
Rapport des dépenses; adoptée, **1:**5, 13
Remerciements au greffier, attachés de recherche et personnel de soutien pour travail au cours de l'étude des projets de loi C-18 et C-19; adoptée, **24:**11
Réunion à huis clos avec transcription mais sans inteprétation; adoptée, **14:**5
Réunion à huis clos sans interprétation ni transcription; adoptée, **4:**5; **5:**4; **13:**4; **15:**5, 6; **17:**6; **18:**6; **21:**4; **22:**6; **23:**4; **24:**11; **28:**5; **29:**5; **30:**5
Sénateur Turner, à assumer l'intérim jusqu'à l'élection d'un nouveau président; adoptée, **30:**6
Sous-comité du programme et de la procédure, demande de faire rapport sur le projet d'étude de la teneur des projets de loi C-18 et C-19; adoptée, **13:**5
Témoignages officiels disponibles dans les deux langues officielles, avant de déposer le rapport final; adoptée, **20:**6
Témoins à entendre; adoptée, **14:**15
Témoins devant revenir; adoptée, **15:**6
Vice-président, élection; adoptée, **1:**11
Ordre que le Comité siège à huis clos, **32:**5

Trucking industry—*Cont'd*
United States—*Cont'd*
Deregulation—*Cont'd*
Effects—*Cont'd*
Insurance industry, **22:**34, 38, 39
New truckers, **22:**34
Safety
Accident rate, link, **15:**24, 32, 49; **18:**16; **19:**16; **21:**11
Government response, **22:**31
Studies, conclusions, **18:**10; **19:**7
Safety code, absence, concerns, **19:**18
Truckers, log-books, requirement, problems, **22:**33

Tucker, William, Director of Security Programs, Canadian Aviation Safety Board
Bill C-18, discussion, **22:**16, 21

Turner, Hon. Charles Robert, Senator (London), (Acting Chairman, Issues 26,31-35)
Bill C-3, subject-matter, **1:**21, 24, 42, 52; **2:**9-10
Bill C-4, subject-matter, **1:**28
Bill C-21, subject-matter, **6:**18-9, 23, 41; **7:**24, 37-8
Bill C-52, **26:**9; **27:**10-1, 13, 17-20, 23-4; **28:**10 **29:**25-6
Procedure, **26:**5, 7,9, 14, 18; **32:**7, 8
Bill C-105
Accidents at railway crossings, **30:**24-5
American cars, **30:**17
Clause 18(1)(c)(iv), **33:**15-7, 21-2, 24-8
Consultative committee, **30:**20-1
Drug testing, **31:**33; **32:**42-3
Employee assistance programs, **32:**23-4
Employees, qualifying, requirements, **30:**13
Hours of work, **30:**18-9, 22-3; **32:**24-6
Implementation, **30:**12-3
Inspections, **30:**13-6
Medical examinations, **31:**17-8, 32; **33:**32, 39
Procar, **30:**16
Procedure, **31:**6, 14, 18-9, 24, 31, 33, 37-8; **32:**15, 27, 43, 55; **33:**10, 14, 17-9, 20, 21, 28-9, 30, 32, 33, 36, 37, 38, 41, 42
Ramification, **33:**23
Regulations, **30:**17-20; **32:**26-7
"Rule G", **30:**22-5; **32:**53-4
"Safe railway operations", **33:**20
Bill C-131, procedure, **32:**8, 15
Bill C-205, **34:**11, 12, 13; **35:**29
Procedure, **34:**7, 14-5; **35:**7, 12, 21, 22, 24, 25, 30, 35, 37, 43, 45, 46, 47
Organization meeting
Motion, **1:**13
Procedure, **1:**12-3

UNCTAD
See
United Nations Conference on Trade and Development

U.S.A. Today
Air travel, problems, editorial, July 16, 1987 quotation, **22:**78
Trucking industry, bankruptcies, numbers, article, reference, **20:**76

United Kingdom
Gross national product, per cent devoted to international trade, **11:**7
Trucking industry, deregulation, effect on innovation, **15:**61

Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—*Suite*
Ordres de renvoi, **1:**3; **3:**3; **5:**3; **14:**3-4; **25:**3; **30:**3; **32:**3; **34:**3
Président, démission, **30:**5
Programme et procédure, Sous-comité, rapport au Comité, premier, **1:**7-8, 37
Rapports au Sénat
Bill C-3, teneur, sans amendement, **2:**5, 6,11
Bill C-4, teneur, sans amendement, **1:**10, 36
Bill C-18
Plan de travail, accélération, **15:**7
Tel que modifié, **24:**11, 54
Bill C-19
Plan de travail, accélération, **15:**7
Tel que modifié, **24:**6, 11, 34
Bill C-21, teneur
Rapport provisoire, **13:**6-7
Sans amendement, **14:**7
Bill C-39, sans amendement mais avec commentaires, **4:**7-11
Bill C-105, avec amendement, **33:**9
Bill C-131, sans amendement, **33:**9
Bill C-205, sans amendement, mais avec commentaire, **34:**5; **35:**6
Réponse au sénateur Guy Charbonneau concernant le budget, **6:**4
Réunion d'organisation, **1:**11-7
Réunions, heures, **1:**6, 13-6; **15:**6
Sénateur Adams, soumission d'une liste de groupes des Territoires canadiens désirant comparaître, **15:**5
Travaux futurs, **1:**13, 16; **2:**11-2; **31:**37-8

Transports maritimes
Cabotage
Bill C-52
Croisière
Côte ouest, répercussions, **27:**16; **29:**31-2
Domestique, protection, **25:**7
Internationale, exception, **25:**6, 11
Définition, répercussions, **29:**10
Cabotage, définition, politique, **27:**10
Croisières, industrie
Alaska, secteur
Colombie-Britannique, ports utilisés, **29:**8
Croisières, compagnies, participation, **29:**30
Croisières, grosses
Canadiens, absence, **27:**20, 24
Nombre, logements, **27:**21
Croisières, pavillon étranger, nombre, taille, propriété, **29:**9
Denrées, achat, **29:**15
Développement, expansion, historique, **29:**29-30, 31
Restructuration, répercussions sur les ports de San Franciso, Seattle, **29:**14
Retombées économiques pour Canada, **29:**9, 16, 28, 40
Touristes américains, nombre, **29:**8
Vancouver comme port, nombre, répercussions, **29:**39
Voyages, allers-retours, allers simples, options, comparaison, Vancouver, Seattle, **29:**37-8
Antilles, ports d'escale, concurrence, **29:**35-6
Croissance mondiale, chiffre d'affaire brut, **29:**8
Délai de démarrage, importance, **29:**31
Grands Lacs
Diminution, 1981-1986, **27:**11
Navires canadiens, part, **27:**7
Historique, transition des traversées aux croisières, **29:**30-1
Marchandises, transport, Pugwash à Montréal, coûts, comparaison, Canada, navires étrangers, **28:**11
Mondiales, grandes régions, **29:**23
Navires, catégories, **25:**9

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
Code of conduct for liner conferences, **7:**20; **11:**6
Shipping, overcapacity, report, reference, **11:**17

United States
Airline Deregulation Act, 1978, labour-protection provisions, application, lack, **20:**79
Canadian truckers, moratorium on issuing licences, **15:**60
Congress, deregulated air service, concerns, **21:**64
Department of Labor, survey, airline workers, displacement, **20:**78, 79-80
Federal Aviation Administration(FAA), pilots, flight hours per week, restrictions, enforcement, **19:**32
Federal Maritime Commission, shipping conferences, rates, jurisdiction, **17:**25
Federal Railroad Administration, drug testing, prescription, **31:**22
Jones Act
Coasting trade, provisions, **27:**9
Lobby group, effect on Free Trade Agreement, **27:**14
Purpose, **29:**44
Scope, **27:**14
National Transportation Safety Board
Canadian Aviation Safety Board, relations, **22:**8
Delta Airlines, incidents over Atlantic, investigation, "accredited representative", **22:**11
Deregulation, safety, link, study, results, **22:**8
Senate, warning to airline industry, **15:**29
Ships, other flags, control, **5:**19
Shipping Act, 1916
Difficulties, **7:**16
Federal Maritime Commission, powers, **7:**16
Staggers Act, **15:**16-7, 23
Competitive access
Attitude towards, **17:**41-2
Canadian railways, lack of, **17:**28, 30
Employment, effect, **20:**82
Experience, problems, **17:**17
Historical background, **17:**39, 41-2
Logistics costs, savings, **18:**69-70
Purpose, results, **17:**30
Trade and commerce power, jurisdiction, **23:**31
Transportation companies, foreign ownership, limitations, **22:**76
U.S. Passenger Shipping Act of 1886
Carriage of passengers between two U.S. ports by foreign vessels, prohibition, **29:**9
Interpretation, consequences, **29:**22
Puerto Rico, exemption, **29:**22, 34-5
Regulations, revision, impact on west coast cruise trade, **29:**10
U.S. Shipping Act of 1984
Federal Maritime Commission, role, **5:**20; **7:**16
Nature, **7:**9
Provisions, scope, **5:**7, 20; **7:**16; **9:**13
Purposes, **5:**19-20; **6:**41
Review, **14:**22
Provision for, **5:**23 **7:**16; **8:**7; **9:**12-3; **11:**11
Service contracts
"Essential terms", **5:**25
Japanese experience, **8:**8-9
Numbers filed, **5:**23, 24; **9:**10
Problems, **5:**22-4; **6:**39; **9:**10
Regulations, review, **5:**23-4; **7:**17; **11:**11
U.S. Water Resources Development Act of 1986
International advisory group, Canada, U.S., **5:**27
Purpose, **5:**28
Quotations, **5:**27
See also particular subjects

Transports maritimes—*Suite*
Croisières, industrie—*Suite*
«Salty Lakers», but, **27:**11
Système d'exemption, difficultés, **26:**7-8; **27:**7
Transport maritime intercôtier, position concurrentielle, **27:**12
Etats-Unis, sociétés de transport maritime, protection contre prise de contrôle étrangère, **26:**16
Lignes régulières, industrie
Associations d'expéditeurs, E.-U., expansion, **6:**10-1
Atlantique, région, Bill C-18, Bill C-19, support, **18:**41-2
Canada, unités impériale et métrique, utilisation, incidents, absence, **3:**9
Caractéristiques, **6:**27-8
Circulation outre-mer, changements, résultats, **9:**13-4
Compagnies contrôlées, **5:**21
Concurrence, situation, côte ouest, Atlantique Nord, **12:**14
«Concurrence destructrice», résultats, **8:**6, 9-10
Conditions du marché, problèmes, **11:**20
Connaissements, traitment électronique, **6:**26
Conseil des expéditeurs
Concept, origine, intention, **6:**21; **7:**20-1, 25
Conférences maritimes, relations, préoccupations, **6:**12; **7:**21
Représentation, problèmes, **6:**24-5, 38, 41, 43; **7:**20-1
Conteneurisation
Capacité, augmentation, **6:**10
Effets, **6:**14, 25, 28
Concurrence **6:**28; **11:**20
Conférences, **6:**25
Transporteurs, dimensions, **6:**14
Petit exportateur, choix, **6:**42-3
Conteneurs, trafic, détournement de Vancouver à Seattle, **29:**13
Contrats confidentiels, position, **14:**23
Etats-Unis
Canada, comparaison, **7:**8-10
Déréglementation, répercussions sur coûts, **15:**63
Expéditeurs, Ludwick and Associates, étude, **6:**15
Flottes privées, répercussions, **12:**18
Lignes commerciales Caraïbes
Canadian, U.S. ports, options, **8:**19
Retour à vide, **8:**21-2
Lignes commerciales de l'Atlantique Nord
Dollar, chute, influence sur importations, **11:**18
Porte à porte, tarif, pourcentage, **17:**23
Services, **5:**21
Lignes commerciales du pacifique
Transporteurs, service, côte ouest, Vancouver, **8:**24, 25-6
Loi sur la concurrence, exemption, **14:**21
Porte à porte, augmentation, **6:**26
Services, indirects, **6:**26
Structure, problèmes, **6:**27-8
Surcapacité, causes, conséquences, **6:**14, 15, 16, 18, 20, 40; **11:**17
Tarif, catégories, **5:**21-2
Taux forfaitaire, avantages, **6:**40
Trafic des vraquiers, différences, **5:**6-7, 17
Transitaires, fonction, croissance, **6:**10
Marins canadiens, taux de chômage, **29:**44
Registre de la marine marchande du Canada, retraits, **28:**12
Règles internationales régissant l'impôt et l'immatriculation, pratiques discriminatoires, **28:**12

Transports routiers, Loi de 1987
Voir
Bill C-19

United States Line
Demise, **8:**24; **10:**6

Urbanization
Canada
Breakdown, **22:**56
Rate, **21:**68

Vallée, Emile, Executive Assistant to the President, Canadian Labour Congress
Bill C-105, discussion, **32:**33-5, 37, 42

van Roggen, Hon. George, Senator (Vancouver-Point Grey)
Bill C-52, **29:**9, 12-25, 28, 30, 34-8; **30:**7-9, 10; **32:**7-8

Van-Kam Freightways Ltd.
Background information, **15:**27-8, 30, 31
Trucking, deregulation, views, **15:**28

Vancouver
Cruise ship facility, value, **29:**23-4, 40
Marathon Realty, proposal for second cruise ship facility, **29:**40
Port, container traffic, competition with Seattle, **29:**12, 13

Vancouver Hotel Association
Background information, **29:**38
Bill C-52
Letter of President to Prime Minister, Minister of Finance, Minister of Transport, members of Parliament, reference, **29:**40
Recommendation, **29:**39
Views, **29:**38-9

Via Rail Canada Inc.
Bill C-205
Amendments proposed, **35:**31, 32, 35
Concerns, **35:**31-2
Competition with other modes, **16:**41
Maintenance, **16:**43-4
Railway companies, relations, **16:**42, 44
Railway stations
Heritage, preservation, cooperation with municipalities, **35:**33-4
Maintenance and inspection system, **35:**34

Wabush Mines Group
Bill C-18
Brief, errors, **22:**62-3
House of Commons, Committee on Transportation
Appearance, April 2, 1987, **22:**64
Presentation, reference, **22:**41
Iron Ore Company, proposed amendments, concerns, **22:**63-4
Support, **22:**62
Iron Ore Company of Canada
Rate negotiations, **22:**68-9
Relations with, **15:**19; **22:**40-1; **23:**19-20
Mine closures, involvement, **22:**62
Ownership, **22:**64
Pickands/Mather, relationship, **22:**62

Wages and salaries
Two-tiered system, explanation, **15:**64; **21:**9, 22, 31

Wardair
Market share, **22:**75-6

Transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales, Loi
Voir
Bill C-19

Trask, M. R., président du comité des transports, British Columbia Council of Forest Industries
Bill C-18
Discussion, **20:**43-7
Exposé, **20:**40-3

Travacon Research Limited
Etude faite pour ministère des Transports, février 1987 sur chemins de fer
Bill C-18, répercussions sur les revenus, citation, **17:**60
Pertes prévues, référence, **21:**57

Travail, ministère
Camionnage
Carnet de route, exigence, absence, **22:**33
Heures de travail, réglementation, application, absence, **22:**25, 28

Travail, santé et sécurité
Médecine du travail, développement, **31:**10
Médecine du travail, spécialistes
Bill C-105, postes désignés, développement de critères médicaux, nécessité, **31:**18
Fonctions, **31:**10-1
Provinces, adoption des lois, **31:**10
Travailleurs sous stress, traitement, **31:**18

Tucker, M. William, directeur, programmes de sécurité, Bureau canadien de la sécurité aérienne
Bill C-18, discussion, **22:**16, 21

Turner, honorable Charles Robert, sénateur (London), (Président suppléant, Fascicules 26,31-35)
Bill C-3, teneur, discussion, **1:**21, 24, 42, 52; **2:**9-10
Bill C-4, teneur, discussion, **1:**28
Bill C-21, teneur, **6:**18-9, 23, 41; **7:**24, 37-8
Bill C-52, **26:**9; **27:**10-1, 13, 17-20, 23-4; **28:**10 **29:**25-6
Procédure, **26:**5, 7,9, 14, 18; **32:**7, 8
Bill C-105
Accidents aux passages à niveau, **30:**24-5
Application, **30:**12-3
Art. 18(1)(c)(iv), **33:**15-7, 21-2, 24-8
Comité consultatif, **30:**20-1
Employés, qualifications, exigences, **30:**13
Examens médicaux, **31:**17-8, 32; **33:**32, 39
Heures de travail, **30:**18-9, 22-3; **32:**24-6
Inspections, **30:**13-6
Procar, **30:**16
Procédure, **31:**6, 14, 18-9, 24, 31, 33, 37-8; **32:**15, 27, 43, 55; **33:**10, 14, 17-9, 20, 21, 28-9, 30, 32, 33, 36, 37, 38, 41, 42
Programme d'aide aux employés, **32:**23-4
Ramification, **33:**23
«Règle G», **30:**22-5; **32:**53-4
Règlements, **30:**17-20; **32:**26-7
«Sécurité ferroviaire», **33:**20
Test de dépistage des drogues, **31:**33; **32:**42-3
Wagons américains, **30:**17
Bill C-131, procédure, **32:**8, 15
Bill C-205, **34:**11, 12, 13; **35:**29
Procédure, **34:**7, 14-5; **35:**7, 12, 21, 22, 24, 25, 30, 35, 37, 43, 45, 46, 47

Weinberg, Edward, Economic Regulatory Reform, Department of Transport
Bill C-18, discussion, **24**:37-8

Westar Mining Limited
Productivity, increase, 1982-87, **20**:63
Workers, unionization, **20**:68

Western Grain Transportation Act
Subsidies to railways, **17**:30

Weyerhaeuser Canada Ltd.
Saskatchewan division
Background information, **22**:47-8, 50-2, 55
Bill C-18, views, support, **20**:47-50

White, Graeme, Manager of Transportation, Lake Ontario Cement; Chairman, Marine Committee, Canadian Manufacturers' Association
Bill C-21, subject-matter
Discussion, **9**:7-9
Statement, **9**:5-7

Wiersma, Don, Manager of Transportation, Canadian Manufacturers' Association
Bill C-18, discussion, **18**:61-4, 66-7, 69-70
Bill C-19, duscussion, **18**:61-4, 66-7, 69-70
Bill C-21, subject-matter, discussion, **9**:7-10

Wilcott, Linda, Research and Program Developer, Educational Services, Canadian Labour Congress
Bill C-105
Discussion, **32**:32-7, 40, 42
Statement, **32**:27-32

Wilcox, Rob, Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada Ltd., Motor Vehicle Manufacturers' Association
Bill C-18, discussion, **17**:61-3, 66, 69-71

Wisconsin
Transportation industry, deregulation, problems, **15**:29
Commissioner of Transportation, letter, quotation, **15**:29

Withers, R., Deputy Minister, Department of Transport
Bill C-18
Discussion, **19**:6, 9-16, 18, 24-35, 37-8, 40-6, 49; **21**:63-75
Opening remarks, **19**:5
Statement, **19**:5-9

Yellow Freight Lines, 15:36,56

Young, Don, Congressman (United States)
Introduction of legislation *re* foreign flag ships, press release, quotations, **29**:39

See following pages for lists of appendices, documents and witnesses

Turner, honorable Charles Robert, sénateur (London), (Président suppléant, Fascicules 26,31-35)—*Suite*
Réunion d'organisation
Motions, **1**:12-3
Procédure, **1**:13

U.S.A. Today
Camionnage, industrie, faillites, nombre, article, référence, **21**:76
Transport aérien, problèmes, éditorial, 16 juillet 1987, citation, **22**:76

Union internationale des télécommunications, 1:17

United States Line
Disparition, **8**:24; **10**:6

Université McGill
Institut de gestion, étude, citation, références, **15**:63

Université Northwestern, Evanston, Illinois
Conférence sur déréglementation des transports et sécurité, juin, 1987
But, **19**:5
Conclusions, **19**:6-7

Université Queen's
Policy study: Drug Impairment and Drug Testing in the Workplace, étude réalisée en 1987, citation, **32**:29

Urbanisation
Canada
Répartition, **22**:56
Taux, **21**:68

Vallée, M. Emile, adjoint exécutif de la présidente, Congrès du Travail du Canada
Bill C-105, discussion, **32**:33-5, 37, 42

van Roggen, honorable George, sénateur (Vancouver-Point Grey)
Bill C-52, **29**:9, 12-25, 28, 30, 34-8; **30**:7-9, 10; **32**:7-8

Van-Kam Freightways Ltd.
Camionnage, déréglementation, opinion, **15**:28-30
Renseignements généraux, **15**:27-8, 30, 31

Vancouver
Marathon Realty, deuxième gare maritime, proposition de construire, **29**:40
Port, trafic de conteneur, concurrence avec Seattle, **29**:12, 13
Port de paquebots de croisière, valeur, **29**:23-4, 40

Vancouver Hotel Association
Bill C-52
Opinion, **29**:38-9
Président, lettre au premier ministre, ministre des Finances, ministre des Transports, parlementaires, référence, **29**:40
Recommandation, **29**:39
Renseignements généraux, **29**:38

Via Rail Canada Inc.
Bill C-205
Amendements proposés, **35**:31, 32, 35
Préoccupations, **35**:31-2

Via Rail Canada Inc.—*Suite*
Concurrence, autres modes, **16:**41-2
Entretien, **16:**43-4
Gares
Entretien et inspections, système, **35:**34
Patrimoniales, préservation, coopération avec municipalités, **35:**33-4
Sociétés ferroviaires, relations, **16:**42, 44

Volailles
Poulet, prix, comparaison Colombie-Britannique, état de Washington, **29:**15

Voyageurs, transport ferroviaire, Loi, 16:44

Wabush Mines Group
Bill C-18
Appui, **22:**62
Chambre des communes, Comité des Transports
Comparution, 2 avril 1987, **22:**64
Mémoire, référence, **22:**41
Compagnie Iron Ore, amendements proposés, préoccupations, **22:**63-4
Mémoire, erreurs, **22:**62-3
Compagnie Iron Ore du Canada
Relations, **15:**19; **22:**40-1; **23:**19-20
Tarifs, négociations, **22:**68-9
Mines, fermetures, participation, **22:**62
Pickands/Mather co., relations, **22:**62
Propriété, **22:**64

Wardair
Part du marché, **22:**75-6

Weinberg, M. Edward, conseiller, Bureau de réforme des règlements économiques, ministère des Transports
Bill C-18, discussion, **24:**37-8

Westar Mining Limited
Productivité, augmentation, 1982-1987, **20:**63
Travailleurs, syndicalisation, **20:**68

Weyerhaeuser Canada Ltd.
Saskatchewan, division
Bill C-18, opinion, appui, **20:**47
Renseignements généraux, **20:**47-8, 50-2, 55

White, M. Graeme, directeur des transports, Lake Ontario Cement; président, Comité marin, Association des manufacturiers canadiens
Bill C-21, teneur
Discussion, **9:**7-9
Exposé, **9:**5-7

Wiersma, M. Don, directeur du transport, Association des manufacturiers canadiens
Bill C-18, discussion, **18:**61-4, 66-7, 69-70
Bill C-19, discussion, **18:**61-4, 66-7, 69-70
Bill C-21, teneur, discussion, **9:**7-9

Wilcott, Mme Linda, agent de recherche et de programme, Services éducatifs, Congrès du Travail du Canada
Bill C-105
Discussion, **32:**32-7, 40, 42

Wilcott, Mme Linda, agent de recherche et de programme, Services éducatifs, Congrès du Travail du Canada—*Suite*
Bill C-105—*Suite*
Exposé, **32:**27-32

Wilcox, M. Rob, directeur adjoint au transport, General Motors du Canada Ltée., Motor Vehicle Manufacturers' Association
Bill C-18, discussion, **17:**61-3, 66, 69-71

Wisconsin (Etats-Unis)
Commissaire des transports, lettre, citation, **15:**29
Industrie du transport, déréglementation, lacunes, **15:**29

Withers, M. R., sous-ministre, ministère des Transports
Bill C-18
Discussion, **19:**6, 9-16, 18, 24-35, 37-8, 40-6, 49; **21:**63-75
Exposé, **19:**5-9
Remarques d'ouverture, **19:**5

Yellow Freight Lines, 15:36,56

Young, M. Don, Congressman (Etats-Unis)
Projet de loi concernant bateaux battant pavillon étranger, présentation, communiqué, citations, **29:**39

Voir sur pages suivantes, listes d'appendices, de documents et de témoins

Appendices
—Letter dated July 4, 1988 from Mr. Victor Barbeau, Assistant Deputy Minister, Department of Transport, to the Clerk of the Committee, **33A:**1-3

Documents tabled
—Barbeau, Victor, Assistant Deputy Minister, Department of Transport, letter dated June 28, 1988, to the Clerk of the Committee, **33:**4-5
—Barr, D. A., Executive Director, Communications Division, Ministry of Transportation and Communications, Ontario, telegram, **1:**9
—Bland, Brian W., Vice-President, Chamber of Shipping of British Columbia, letter to Chairman, **30:**4
—Chairman (Langlois), confidential document prepared by Research Branch, Library of Parliament, **22:**6
—Chrétien, Jean B., Executive Assistant, Quebec Minister of Communications, telegram, **1:**8-9
—du Plessis, Raymond L., Law Clerk and Parliamentary Counsel, letter to Acting Chairman, **34:**4-5
—Lane, J. Gary, Minister of Finance, Saskatchewan, letter to Senator Langlois, **1:**8
—Levert, Lionel, Secretary and General Counsel, Statute Revision Commission, letter in response to question from Senator Thériault, **4:**4
Exhibits
—TC-15-A — California Highway Patrol, **15:**5
—TC-15-B — Truck Safety Improves in U.S. Since Reregulation, **15:**5
—TC-15-C — Deregulation, Highway Safety Not Connected, **15:**5
—TC-15-D — Packwood Bill, Operations of Foreign Motor Carriers, **15:**5-6
—TC-15-E — Unsafe Statistics, Wall Street Journal, April 7, 1987, **15:**6
—TC-15-F — "Stop Deregulation of Truck Transportation," dated June 19, 1987, video-cassette, **15:**4
—TC-16-A — Deregulation and Airline Employment "Myth Versus Fact", **16:**4
—TC-16-B — An Analysis of the Revenue Impact Upon the Canadian Railways of the Competitive Access provisions of Bill C-18, **16:**4
—TC-16-C — U.S. and Canadian Railway Industry Economic, and Regulatory Frameworks: Implication for Railway Productivity and Competitiveness, **16:**4
—TC-16-D — Bill C-18, Rail Labour Impact Study, **16:**4
—TC-16-E — The American Experience in Rail Deregulation and its Relevance to Canada, **16:**4
—TC-16-F — The Macroeconomic Implications of Freedom to Move, **16:**4
—TC-16-G — Report on Trucking and Railroad Deregulation in the United States, **16:**4
—TC-16-H — Comparative Analysis of Airline performance in Canada and the United States, **16:**4
—TC-16-I — Final Report, The Impact of Proposed Regulatory Reform on Extraprovincial Trucking, **16:**4
—TC-16-J — Impact analysis of competitive line rate provisions — An update, **16:**4
—TC-16-K — Provisions of Bill C-18 respecting the protection of public interest, **16:**4
—TC-16-L — Amendments to the Bill respecting national transportation, **16:**5
—TC-16-M — Canadian Motor Vehicle Traffic Accident Statistics, **16:**5
—TC-16-N — Commercial and Industrial Analysis, **16:**5

Appendices
—Lettre du 4 juillet signée par M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, ministère des Transports, adressée au Greffier du Comité, **33A:**1-3

Documents déposés
—Barbeau, M. Victor, sous-ministre adjoint, lettre datée du 28 juin 1988, adressée au Greffier du Comité, **33:**4-5
—Barr, M. D. A., directeur exécutif, Communications Division, Ministry of Transportation and Communications, Ontario, télégramme, **1:**9
—Bland, M. Brian W., vice-président, Chamber of Shipping of British Columbia, lettre au président, **30:**4
—Chrétien, M. Jean B., directeur de cabinet, ministère des Communications du Québec, télégramme, **1:**8-9
—du Plessis, M. Raymond L., légiste et conseiller parlementaire, lettre au président intérimaire, **34:**4-5
—Lane, M. J. Gary, ministre des Finances, Saskatchewan, lettre au sénateur Langlois, **1:**8
—Levert, M. Lionel, secrétaire et avocat général, Commission de révision des lois, lettre en réponse à la question du sénateur Thériault, **4:**4 **1:**5, 16
—Président, document confidentiel préparé par le service de recherche, Bibliothèque du Parlement, **22:**6
Pièces justificatives
—TC-15-A — California Highway Patrol, **15:**5
—TC-15-B — Truck Safety Improves in U.S. Since Deregulation **15:**4
—TC-15-C — Deregulation, Highway Safety Not Connected, **15:**5
—TC-15-D — Packwood Bill, Operations of Foreign Motor Carriers, **15:**5-6
—TC-15-E — Unsafe Statistics, Wall Street Journal, April 7, 1987, **15:**6
—TC-15-F — "Stop Deregulation of Truck Transportation", du 19 juin 1987, vidéo-cassette, **15:**4
—TC-16-A — Déréglementation et emploi dans l'industrie du transport aérien, «Du rêve à la réalité» **16:**4
—TC-16-B — Analyse de l'incidence des dispositions du Projet de Loi C-18 relatives à l'accroissement de la concurrence sur les recettes des chemins de fer canadiens, **16:**4
—TC-16-C — Les cadres économiques et réglementaires des chemins de fer du Canada et des Etats-Unis:leurs incidences sur la productivité des chemins de fer, **16:**4
—TC-16-D — Etude de l'incidence du Projet de Loi C-18 sur la main-d'oeuvre ferroviaire, **16:**4
—TC-16-E — L'expérience américaine de déréglementation ferroviaire et sa pertinence pour le Canada, **16:**4
—TC-16-F — Aller sans entraves: les conséquences macro-économiques, **16:**4
—TC-16-G — La déréglementation du camionnage et du transport ferroviaire aux Etats-Unis, **16:**4
—TC-16-H — Analyse comparative du rendement des lignes aériennes au Canada et aux Etats-Unis, **16:**4
—TC-16-I — Rapport final, l'incidence du projet de réforme de la réglementation sur le camionnage extra- provincial, **16:**4
—TC-16-J — Mise à jour de l'analyse de l'incidence des dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels, **16:**4
—TC-16-K — Dispositions du Projet de loi C-18 protégeant l'interêt public, **16:**4

Documents tabled—*Cont'd*
Exhibits—*Cont'd*
—TC-16-O — Preliminary position of the Private Motor Truck Council of Canada on the National Safety Code, **16**:5
—TC-16-P — Letter from Totran, **16**:5
—TC-16-Q — Introduction, **16**:5
—TC-16-R — Effects of Deregulation on Motor Carriers, **16**:5
—TC-16-S — Province of British Columbia, Debates of the Legislative Assembly, **16**:5
—TC-16-T — Coordinating Body, **16**:5
—TC-16-U — Hamilton Automobile Club, **16**:5
—TC-16-V — Federal Jurisdiction over the for-hire trucking industry, **16**:5
—TC-16-W — Trucking Group Blasts CBC News, **16**:5
—TC-16-X — California Reregulation: Start of a Trend, **16**:5
—TC-16-Y — Regulate Truck Safety, Not Rates, **16**:5
—TC-16 Z — Deregulate California Trucking, **16**:5
—TC-16-AA —Truck-Related Mishaps Decline, **16**:5
—TC-16-BB — Deregulation Safety Link Disputed, **16**:4
—TC-16-CC —Has Truck Safety Become a Political Football?, **16**:5
—TC-16-DD —Deregulation Opening Doors, **16**:5
—TC-17-A — Benjung, Peter, brief, **17**:4
—TC-17-A — Nantais, Mark, document, **17**:6
—TC-17-A1 — "The New Transportation Legislation: Its Impact on CIL's Business", **17**:4
—TC-17-A2 — Video-cassette, **17**:4
—TC-17-B — Matheson, Rand, brief, **17**:4
—TC-17-B — Nantais, Mark, document, **17**:6
—TC-17-C — Nantais, Mark, document, **17**:6
—TC-17-C — Scott, I. B., brief in both official languages, **17**:5
—TC-17-D — Long, David, brief, **17**:6
—TC-17-D — Morin, W. H., brief, **17**:5
—TC-17-E — Bélanger, Jean M., document, **17**:6
—TC-17-F — Bélanger, Jean M., document, **17**:6
—TC-18-A — Cope, Raymond, brief, **18**:4
—TC-18-B — Cowan, James, brief, **18**:4
—TC-18-C — Egglestone, Sam, brief, **18**:4
—TC-18-D — Armitage,R., brief, **18**:4
—TC-18-E — Roberge, Jean, brief, **18**:5
—TC-18-F — Map of the rail system in Quebec, **18**:5
—TC-18-G — Buller, M. J., brief, **18**:5
—TC-18-H — Howe, J. Donald, brief, **18**:5
—TC-20-A — Hart, Howard, brief, **20**:4
—TC-20-B — Elliot, Andrew, brief, **20**:5
—TC-20-C — Edgar John, brief, **20**:5
—TC-20-C1 — Edgar, John, brief, **20**:5
—TC-20-D — Anspach, R., brief, **20**:6
—TC-20 D — Bennett, Jerry, brief, **20**:5
—TC-20-E — Marshall, Dick, brief, **20**:6
—TC-20-F — Riche, Nancy, brief, **20**:6
—TC-21-A — Lynk, Michael, brief and document, **21**:5
—TC-21-B — Balnis, Harry, brief, **21**:5
—TC-21-C — Roy, Léo, brief, **21**:5
—TC-21-C1 — Roy, Léo, document, **21**:5
—TC-21-D — Stewart, Doug, brief, **21**:6
—TC-21-E — Johnston, Ken, brief, **21**:6
—TC-21-F — Withers, R., document, **21**:6
—TC-21-G — Withers, R., document, **21**:6
—TC-22-A — Deschênes, Bernard M., brief, **22**:4
—TC-22-B — MacLaren, Ken, brief, **22**:4
—TC-22-C — Nickels, Carl, brief, **22**:4
—TC-22-C1 — Nickels, Carl, document, **22**:4
—TC-22-D — Cahill, Raymonde, brief, **22**:4
—TC-22-D1 — Cahill, Raymonde, document, **22**:4
—TC-22-E — Carter, Frank H., brief, **22**:5

Documents déposés—*Suite*
Pièces justificatives—*Suite*
—TC-16-L — Amendements du projet de Loi nationale sur les transports, **16**:5
—TC-16-M — Statistiques des accidents de la route au Canada, **16**:5
—TC-16-N — Analyse commerciale et industrielle, **16**:5
—TC-16-O — Preliminary position of the Private Motor Truck Council of Canada on the National Safety Code, **16**:5
—TC-16-P — Lettre de Totran, **16**:5
—TC-16-Q — Introduction, **16**:5
—TC-16-R — Effects of Deregulation on Motor Carriers, **16**:5
—TC-16-S — Province of British Columbia, Debates of the Legislative Assembly, **16**:5
—TC-16-T — Coordinating Body, **16**:5
—TC-16-U — Hamilton Automobile Club, **16**:5
—TC-16-V — Federal Jurisdiction over the for-hire trucking industry, **16**:5
—TC-16-W — Trucking Group Blasts CBC News, **16**:5
—TC-16-X — California Reregulation: Start of a Trend, **16**:5
—TC-16-Y — Regulate Truck Safety, Not Rates, **16**:5
—TC-16 Z — Deregulate California Trucking, **16**:5
—TC-16-AA —Truck-Related Mishaps Decline, **16**:5
—TC-16-BB — Deregulation Safety Link Disputed, **16**:4
—TC-16-CC —Has Truck Safety Become a Political Football?, **16**:5
—TC-16-DD —Deregulation Opening Doors, **16**:5
—TC-17-A — Benjung, M. Peter, mémoire, **17**:4
—TC-17-A — Nantais, M. Mark, document, **17**:6
—TC-17-A1 — «The New Transportation Legislation: Its Impact on CIL's Business», **17**:4
—TC-17-A2 — Benjung, M. Peter, vidéo-cassette, **17**:4
—TC-17-B — Matheson, M. Rand, mémoire, **17**:4
—TC-17-B — Nantais, M. Mark, document, **17**:6
—TC-17-C — Nantais, M. Mark, document, **17**:6
—TC-17-C — Scott, M. I.B., mémoire dans les deux langues officielles, **17**:5
—TC-17-D — Long, M. David, mémoire, **17**:6
—TC-17-D — Morin, M. W.H., mémoire, **17**:5
—TC-17-E — Bélanger, M. Jean M., document, **17**:6
—TC-17-F — Bélanger, M. Jean M., document, **17**:6
—TC-18-A — Cope, M. Raymond, mémoire, **18**:4
—TC-18-B — Cowan, M. James S., mémoire, **18**:4
—TC-18-C — Egglestone, M. Sam, mémoire, **18**:4
—TC-18-D — Armitage, M. R., mémoire, **18**:4
—TC-18-E — Roberge, M. Jean, mémoire, **18**:5
—TC-18-F — Roberge, M. Jean, carte du réseau ferroviaire du Québec, **18**:5
—TC-18-G — Buller, M. M.J., mémoire, **18**:5
—TC-18-H — Howe, M. J. Donald, mémoire, **18**:5
—TC-20-A — Hart, M. Howard, mémoire, **20**:4
—TC-20-B — Elliott, M. Andrew, mémoire, **20**:5
—TC-20-C — Edgar, M. John, mémoire, **20**:5
—TC-20-C1 — Edgar, M. John, mémoire, **20**:5
—TC-20-D — Anspach, M. R, mémoire, **20**:6
—TC-20 D — Bennett, M. Jerry, mémoire, **20**:5
—TC-20-E — Marshall, M. Dick, mémoire, **20**:6
—TC-20-F — Riche, Mme Nancy, mémoire, **20**:6
—TC-21-A — Lynk, M. Michael, mémoire et document, **21**:5
—TC-21-B — Balnis, M. Harry, mémoire, **21**:5
—TC-21-C — Roy, M. Léo, mémoire, **21**:5
—TC-21-C1 — Roy, M. Léo, document, **21**:5
—TC-21-D — Stewart, M. Doug, mémoire, **21**:6
—TC-21-E — Johnston, M. Ken, mémoire, **21**:6
—TC-21-F — Withers, M. R., document, **21**:6
—TC-21-G — Withers, M. R., document, **21**:6

Documents tabled—*Cont'd*
Exhibits—*Cont'd*
—TC-22-F — Sinclair, Gordon, brief, **22:5**
—TC-22-G — Dawes, Peter, brief, **22:5**
—TC-26-1 — Bennett, G. E., document, **26:4**
—TC-26-2 — Clarke, J. Y., document, **26:4**
—TC-34-A — Algoma Central Railway, brief dated September 19, 1988, signed by S. A. Black, Vice-President, Rail, **35:4**
—TC-34-B — Letter from Department of Justice, **35:5**
—TC 49-01 — Parkin, Judy, Parkin Services, letter, **27:4**
—TC 49-02 — Rodgers, John, Chairman, Prince Rupert Convention and Visitors Bureau, letter, **27:4**
—TC 49-03 — Kennedy, Paul, President, Prince Rupert Chamber of Commerce, letter, **27:4**
—TC 49-04 — Weir, D. G., administrator, Village of Port Edward, letter, **27:4**
—TC 49-05 — Smith, W., administrator, City of Prince Rupert, letter, **27:4**
—TC 49-06 — Frisen, George, administrator, The Highliner Inn, letter, **27:4**
—TC 49-07 — Barnewall, B. E., administrator, Skeena-Queen Charlotte Regional District, letter, **27:4**
—TC 49-08 — Youden, H. C., President, Prince Rupert Hotels Association, letter, **27:4**
—TC 49-09 — Merry, Ken, manager, Farwest Bus Line, letter, **27:4**
—TC 49-10 — Bruusgaard, T., Director of Economic Development, NOREDCO, letter, **27:4**
—TC 49-11 — Reynolds, C. Peter, Vice-President, Exploration Cruise Lines, letter, **27:4**
—TC 49-12 — *Prince Rupert Daily News*, May 20, 1988, article by S. Rattan, **27:5**
—TC 49-13 — *The Province*, May 22, 1988, article by Canadian Press, **27:5**
—TC-51-A — President of the Treasury Board, release dated June 6, 1988, **28:5**
—TC-52-A — Prince Rupert Port Authority, letter, **29:4**
—TC-52-B — British Columbia Coast Pilots Limited, letter, **29:4**
—TC-52-C — Stevenson Kellogg Ernst & Whinney, letter, **29:4**
—TC-52-D — Canadian Airlines International, letter, **29:4**
—TC-52-E — Pacific Pilotage Authority, letter, **29:4**
—TC-52-F — Empire Stevedoring Company Ltd., letter, **29:4**
—TC-52-G — Economic Development Commission, letter, **29:4**
—TC-52-H — Smith Paper Limited, letter, **29:5**
—TC-52-I — International Longshoremen's & Warehousemen's Union, dated June 7, 1988, signed by D.P. Garcia, President, letter, **29:5**
—TC-52-J — Reurs, John, brief, **29:5**
—TC-52-K — Reurs, John, supplemental brief, **29:5**
—TC-52-L — Letter dated June 9, 1988, from British Columbia and Yukon Hotels Association to the Prime Minister, signed by Mr. Frederick G. Riggs, Executive Vice-President, **29:5**
—TC-52-M — Sjoquist, M., brief, **29:5**

Documents déposés—*Suite*
Pièces justificatives—*Suite*
—TC-22-A — Deschênes, M. Bernard M., mémoire, **22:4**
—TC-22-B — MacLaren, M. Ken, mémoire, **22:4**
—TC-22-C — Nickels, M. Carl, mémoire, **22:4**
—TC-22-C1 — Nickels, M. Carl, document, **22:4**
—TC-22-D — Cahill, Mme Raymonde, mémoire, **22:4**
—TC-22-D1 — Cahill, Mme Raymonde, document, **22:4**
—TC-22-E — Carter, M. Frank H., mémoire, **22:5**
—TC-22-F — Sinclair, M. Gordon, mémoire, **22:5**
—TC-22-G — Dawes, M. Peter, mémoire, **22:5**
—TC-26-1 — Bennett, M. G. E., document, **26:4**
—TC-26-2 — Clarke, M. J. Y., document, **26:4**
—TC-34-A — Algoma Central Railway, mémoire daté du 19 septembre 1988, signé M. S. A. Black, vice-président, Rail, **35:4**
—TC-34-B — Lettre du ministère de la Justice, **35:5**
—TC 49-01 — Parkin, Mme Judy, Parkin Services, lettre, **27:4**
—TC 49-02 — Rodgers, M. John, président, Prince Rupert Convention and Visitors Bureau, lettre, **27:4**
—TC 49-03 — Kennedy, M. Paul, président, Prince Rupert Chamber of Commerce, lettre, **27:4**
—TC 49-04 — Weir, M. D. G., administrateur, Village of Port Edward, lettre, **27:4**
—TC 49-05 — Smith, M. W., administrateur, Ville de Prince Rupert, lettre, **27:4**
—TC 49-06 — Frisen, M. George, administrateur, The Highliner Inn, lettre, **27:4**
—TC 49-07 — Barnewall, M. B. E., administrateur, Skeena- Queen Charlotte Regional District, lettre, **27:4**
—TC 49-08 — Youden, M. H. C., président, Prince Rupert Hotels Association, lettre, **27:4**
—TC 49-09 — Merry, M. Ken, gérant, Farwest Bus Line, lettre, **27:4**
—TC 49-10 — Bruusgaard, M. T., directeur du développement économique, NOREDCO, lettre, **27:4**
—TC 49-11 — Reynolds, M. C. Peter, vice-président, Exploration Cruise Line, lettre, **27:4**
—TC 49-12 — *Prince Rupert Daily News*, 20 mai 1988, article signé M. S. Rattan, **27:5**
—TC 49-13 — *The Province*, 22 mai 1988, article de la Presse canadiene, **27:5**
—TC-51-A — Président du Conseil du Trésor, 6 juin 1988, communiqué, **28:5**
—TC-52-A — Prince Rupert Port Authority, lettre, **29:4**
—TC-52-B — British Columbia Coast Pilots Limited, lettre, **29:4**
—TC-52-C — Stevenson Kellogg Ernst & Whinney, lettre, **29:4**
—TC-52-D — Canadian Airlines International, lettre, **29:4**
—TC-52-E — Pacific Pilotage Authority, lettre, **29:4**
—TC-52-F — Empire Stevedoring Company Ltd., lettre, **29:4**
—TC-52-G — Economic Development Commission, lettre, **29:4**
—TC-52-H — Smith Paper Limited, lettre, **29:5**
—TC-52-I — Syndicat international des débardeurs et magasiniers, datée 7 juin 1988, signée par M. D.P. Garcia, président, lettre, **29:5**
—TC-52-J — Ruers, M. John, mémoire, **29:5**
—TC-52-K — Ruers, M. John, mémoire supplémentaire, **29:5**
—TC-52-L — Lettre datée 9 juin 1988, de la British Columbia & Yukon Hotels Association au premier ministre, signée par M. Frederick G. Riggs, vice-président exécutif, **29:5**
—TC-52-M — Sjoquist, M. M., mémoire, **29:5**

Witnesses
—Amell, R.L., Logistics Manager, Plastics, Canadian Industries Limited
—Anderson, James M., Director, Canadian Industrial Transportation League
—Anspach, R., Traffic Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper
—Apedaile, Dennis, Assistant Vice-President, Government and Industry Affairs, Canadian Pacific Railway
—Archambault, Robert, Legal Advisor, Department of Justice
—Armitage, R., Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission
—Ballard, R.F., Logistics Manager, Explosives, Canadian Industries Limited
—Balnis, Richard, Researcher, Airline Division, Canadian Union of Public Employees
—Barbeau, Victor, Assistant Deputy Minister, Surface Group, Department of Transport
—Belanger, Jean M., President, Canadian Chemical Producers' Association
—Benjung, Peter, Transportation Purchases Coordinator, Canadian Industries Limited
—Bennett, G. E., Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of British Columbia
—Bland, Brian W., Vice-President, Chamber of Shipping of British Columbia
—Bloodworth, Margaret, Acting General Counsel, Department of Transport
—Boyle, Andrew, Secretary-Treasurer and Executive Vice-President, Seafarer's International Union
—Brennan, M., Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport
—Brogan, Michael, Manager of Purchasing and Transportation, Chrysler Canada Ltd., Motor Vehicles Manufacturers' Association
—Brown, Jim, Managing Director, Canadian Fertilizer Institute
—Buller, J., Chairman, National Transportation Committee, Canadian Manufacturers' Association
—Cahill, Raymonde, Past President, Transport 2000
—Cameron, Christina, Director General, National Historic Parks and Site Directorate, Canadian Parks Service, Department of the Environment
—Carter, Frank H., General Solicitor, Wabush Mines/ Pickands Mather Co.
—Cash, Stephen L., Logistics Manager, Sulpher Products, Canadian Industries Limited
—Churcher, Colin, Director General, Railway Safety, Department of Transport
—Clarke, J. Y., President, Canadian Maritime Industries Association
—Coleridge, James, Director of Tourism Development, Tourism Vancouver
—Cope, Raymond R., President, Ontario Trucking Association
—Cowan, James S., Stewart, Mackeen & Covert, Legal Counsel for Scotia Investments Ltd.
—Da Sylva, Normand, Director, Health Services, Canadian Medical Association
—Dalibard, Jacques, Director General, Heritage Canada
—Dawes, Peter, Secretary, Automobile Importers of Canada, Senior Vice-President, Canadian Importers Association, Inc.
—De Ruiter, M. A., Director of Shipping and Maritime Affairs, Netherlands Minister of Transport, Consultative Shipping Group
—Deschênes, Bernard M., President, Canadian Aviation Safety Board
—Dillman, Elwood, Group Distribution Co-ordinator, Scotia Investments Ltd.

Témoins
—Amell, M. R.L., gérant, stratégies plastiques, Canadian Industries Limited
—Anderson, M. James M., directeur, Ligue canadienne de transports industriels
—Anspach, M. R., administrateur de la circulation, Weyerhaeuser Canada Ltd., Prince Albert Pulp and Paper
—Apedaile, M. Dennis, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales et industrielles, Canadien pacifique
—Archambault, M. Robert, avocat, ministère de la Justice
—Armitage, M. R., directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'atlantique
—Ballard, M. R.F., gérant, stratégies, explosifs, Canadian Industries Limited
—Balnis, M. Richard, attaché de recherche, Syndicat canadien de la Fonction publique
—Barbeau, M. Victor, sous-ministre adjoint, Groupe de surface, ministère des Transports
—Bélanger, M Jean M., président, Association canadienne des fabricants de produits chimiques
—Benjung, M. Peter, coordinateur du transport à l'achat, Canadian Industries Limited
—Bennett, M. G. E., vice-président, transport, Council of Forest Industries of British Columbia
—Bland, M. Brian W., vice-president, Chamber of Shipping of British Columbia
—Bloodworth, Mme Margaret, conseiller général intérimaire, ministère des Transports
—Boyle, M. Andrew, secrétaire trésorier et vice-président exécutif, Syndicat international des marins canadiens
—Brennan, M. M., sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination, ministère des Transports
—Brogan, M. Michael, directeur des achats et du transport, Chrysler Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association
—Brown, M. Jim, administrateur délégué, Institut canadien des Engrais
—Buller, M. J., président, Comité des transports, Association des manufacturiers canadiens
—Cahill, Mme Raymonde, ancienne présidente, Transport 2000
—Cameron, Mme Christina, directrice générale, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux, Service canadien des parcs, ministère de l'Environnement
—Carter, M. Frank H., avocat général, Wabush Mines/Pickands Mather Co.
—Cash, M. Stephen L., gérant, stratégies, produits du soufre, Canadian Industries Limited
—Churcher, M. Colin, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports
—Clarke, M. J. Y., président, Association canadienne des industries maritimes
—Coleridge, M. James, directeur du développement touristique, Tourism Vancouver
—Cope, M. Raymond R., président, Ontario Trucking Association
—Cowan, M. James S., Stewart, Mackeen & Covert, conseiller juridique de Scotia Investments Ltd.
—Da Sylva, M. Normand, directeur des Services de santé, Association médicale canadienne
—Dalibard, M. Jacques, directeur général, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine
—Dawes, M. Peter, secrétaire, Association canadienne des importateurs d'automobiles; premier vice-président, Association des importateurs canadiens inc.
—De Ruiter, M. M. A., directeur des affaires maritimes, ministère des Transports des Pays-Bas, Consultative Shipping Group
—Deschênes, M. Bernard M., président, Bureau canadien de la sécurité aérienne

Witnesses—*Cont'd*

—Dionne, Maurice, Public Relations, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)
—Douglas, Donald, Director, Licensing and Certification Branch, Department of Transport
—Dykers, L. G., President, Obed Mountain Coal Company, Coal Association of Canada
—Earlam, Peter F., Chairman, North Atlantic Freight Conferences, Canadian Eastbound Freight Conference and Continental Canadian Westbound Freight Conference
—Edgar, John, Vice-President, Transport, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)
—Egglestone, Sam, Senior Vice-President, Alberta Gas Chemicals Ltd.
—Elliott, Andrew, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs, Canadian Fertilizer Institute
—Erlichman, Louis, Research Director, International Machinists Association, Canadian Labour Congress
—Flicker, D.W., Assistant General Counsel, Canadian Pacific Limited, CP Rail
—Frame, Russell, Director of Marketing, Redburn Inc., Eastern Canada Caribbean Rate Agreement
—Franklin, Douglas, Director, Corporate and Government Relations, Heritage Canada
—Friars, H., Chairman, Rail Committee, Canadian Manufacturers Association
—Gainsbury, Phil, Inter-American Freight Conference (Sections A & D)
—Garvey, Terrance L., Director, Transportation, Westar Mining Limited, Coal Association of Canada
—Gaum, Jack, Director, Transportation of Disabled Persons, Department of Transport
—Geekie, Doug, Director of Communications and Government Regulations, Canadian Medical Association
—Goffin, David, Senior Project Manager, Canadian Chemical Producers' Association
—Gordon, Robert, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management, Department of Communications
—Gottshall, Ron, Managing Director, Transpacific Westbound Rate Agreement, Associated Conferences Secretariat
—Grey, Robert D., Chairman, Japan West Canada Freight Conference and Japan East Canada Freight Conference
—Grist, Mark E., Logistics Development Manager, Sulpher Products, Canadian Industries Limited
—Hainsworth, George, Vice-Chairman, National Legislative Board, Brotherhood of Locomotive Engineers
—Hall, Alan H., Chairman, Canadian Shippers' Council, representing the Canadian Manufacturers' Association
—Hall, Ken W., President, Champion Forest Products of Alberta, Canadian Pulp and Paper Association
—Hall, Norman, President, Dominion Marine Association
—Hart, Howard, President, Canadian Pulp and Paper Association
—Hibbeln, Carl, Vice-President, Noranda Sales Corporation, Canadian Manufacturers' Association
—Hill, Vince, Director General, Telecommunications Policy, Department of Communications
—Hornsby, Jim, Director General, Ship Safety Branch, Department of Transport
—Howard, J. F., Blake, Cassels and Graydon, Wabush Mines/ Pickands Mather Co.
—Howe, J. Donald, Representative, Public Interest Research
—Howe, John, Research Assistant, Transport 2000
—Johnson, Gord, Director, Broadcast Division, Canadian Union of Public Employees
—Johnson, Ken, Executive Director, Canadian Aviation Safety Board

Témoins—*Suite*

—Dillman, M. Elwood, coordonnateur du groupe de distribution, Scotia Investments Ltd.
—Dionne, M. Maurice, relations publiques, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)
—Douglas, M. Donald, directeur, Délivrance de licences et certificats, ministère des Transports
—Dykers, M. L. G., président, Obed Mountain Coal Company Limited, Association charbonnière canadienne
—Earlam, M. Peter F., président, North Atlantic Freight Conferences, Canadian Eastbound Freight Conference et Continental Canadian Westbound Freight Conference
—Edgar, M. John, vice-président, Transport, Miramichi Pulp and Paper Inc. (REPAP Enterprises Inc.)
—Egglestone, M. Sam, premier vice-président, Alberta Gas Chemicals Ltd.
—Elliott, M. Andrew, directeur, Planification de l'écoulement et affaires relatives à la réglementation, Institut canadien des Engrais
—Erlichman, M. Louis, directeur de recherche, Association internationale des machinistes, Congrès du Travail du Canada
—Flicker, M. D.W., conseiller général adjoint, Canadien Pacifique Ltée
—Frame, M. Russell W., directeur du marketing, Redburn Inc., Eastern Canada Caribbean Rate Agreement
—Franklin, M. Douglas, directeur, Relations internes et gouvernementales, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine
—Friars, M. H. R., président, Comité du transport ferroviaire, Association des manufacturiers canadiens
—Gainsbury, M. Phil, Inter-American Freight Conference (Sections A et D)
—Garvey, M. Terrance L., directeur des Transports, Westar Mining Limited, Association charbonnière canadienne
—Gaum M. Jack, directeur, Transport des personnes handicapées, ministère des Transports
—Geekie, M. Doug, directeur des Communications et des relations gouvernementales, Association médicale canadienne
—Goffin, M. David, chef supérieur des projets, Association canadienne des fabricants de produits chimiques
—Gordon, M. Robert, sous-ministre adjoint, gestion du spectre, ministère des Communications
—Gottshall, M. Ron, administrateur-directeur général, Transpacific Westbound Rate Agreement, Associated Conferences Secretariat
—Grey, M. Robert D., président, Japan West Canada Freight Conference et Japan East Canada Freight Conference
—Grist, M. Mark E., gérant, Développement des stratégies, produits du soufre, Canadian Industries Limited
—Hainsworth, M. George, vice-président, Comité législatif national, Fraternité des cheminots
—Hall, M. Alan H., président et représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, Conseil des expéditeurs canadiens
—Hall, M. Ken W., président, Champion Forest Products of Alberta Limited, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers
—Hall, M. Norman, président, Dominion Marine Association
—Hart, M. Howard, président, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers
—Hibbeln, M. Carl, vice-président, Noranda Sales Corporation, Association des manufacturiers canadiens
—Hill, M. Vince, directeur général des politiques des télécommunications, ministère des Communications
—Hornsby, M. Jim, directeur, Division de la securité des navires, ministère des Transports
—Howard, M. J.F., Blake, Cassels et Graydon, Wabush Mines/ Pickands Mather Co.

Witnesses—*Cont'd*

—Johnston, Ken, Manager, Transportation and Traffic, Coalition of Concerned Shippers
—Jones, Robert W., Director General, Radio Regulatory Branch, Department of Communications
—Kaine, L., Distribution Services Manager, T. Eaton Company, Canadian Retail Shippers' Association
—Kanuk, Leslie, Former Chairperson and Member, Federal Maritime Commission
—Kelley, W. T., Director, Public Affairs, Canadian National Railways
—Kelsall, John P., Deputy Senior Vice-President, Operations, Canadian National
—LaFrance, Claude, Assistant Deputy Minister, Department of Transport
—Larson, Roger, Assistant Director, Canadian Fertilizer Institute
—Leslie, J. K., Chief of Transport, CP Rail
—Lester, Peter J., Mayor, Prince Rupert, British Columbia
—Levert, Lionel, Secretary and General Counsel, Statute Revision Commission, Department of Justice
—Long, David, President, Canadian Industrial Transportation League
—Longsen, A. Craig, Legislative Counsel, Department of Justice
—Lynk, Michael, Assistant to the President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers
—McCalden, D.W., General Manager, National Distribution for Sears Canada, Canadian Retail Shippers' Association
—McCready, Hon. Robert B., Minister of Transportation, Province of New Brunswick
—McDaniel, Willy, Sales Representative, Van-Kam Freightways Ltd.
—MacDonagh, Brian, Assistant to the Vice-President, C.P. Section, Brotherhood Railway Carmen of Canada
—MacKinnon, Bill, Chief Executive Officer, MacKinnon Transport, Guelph; President, Canadian Trucking Association
—MacLaren, Ken, Vice-President, Government Relations, Canadian Trucking Association
—McMillan, D. L., First Secretary, Civil Aviation and Shipping, British Embassy, Washington (D.C.), Consultative Shipping Group
—McNeil, Dick, Director, Special Projects, Railway Safety Directorate, Department of Transport
—Mailly, Claudy, Parliamentary Secretary to the Minister of Communications
—Manery, G., Director, International Shipping Policy, Department of Transport
—Marshall, Dick, President, Coal Association of Canada
—Masse, Y.H., Senior Vice-President, Financial Planning and Administration, CN Rail
—Mastromatteo, Ernest, Member, Sub-Committee on Environmental and Occupational Health, Canadian Medical Association
—Matheson, Rand H., Transportation Consultant
—Miller, J.R., Director General, Strategic Policy, Department of Transport
—Mitton, L., Director, Transportation and Distribution, Atlantic Provinces Transportation Commission
—Moon, Harry, Member, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers
—Moore, Jim D., Secretary, Canadian Shippers' Council, Secretary, Canadian Exporters' Association
—Morin, W.H., Senior Vice-President, Marketing, CN Rail
—Mulder, Nick, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport
—Nantais, Mark, Executive Director, Motor Vehicle Manufacturers' Association
—Nantel, Alain, Director, Real Estate Management, VIA Rail Canada

Témoins—*Suite*

—Howe, M. J. Donald, représentant, Public Interest Research
—Howe, M. John, attaché de recherche, Transport 2000
—Johnson, M. Gord, directeur, Division Radio-Télévision, Syndicat canadien de la Fonction publique
—Johnson, M. Ken, directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne
—Johnston, M. Ken, directeur du transport et du trafic, Coalition of Concerned Shippers
—Jones, M. Robert W., directeur général, Réglementation des radiocommunications, ministère des Communications
—Kaine, M. L., directeur, Services de distribution, Société T. Eaton, Canadian Retail Shippers' Association
—Kanuk, Mme Leslie, ancien président et membre, Federal Maritime Commission
—Kelley, M. W. T., directeur, Affaires publiques, Canadien national
—Kelsall, M. John P., premier vice-président adjoint, Exploitation, Canadien national
—LaFrance, M. Claude, sous-ministre adjoint, ministère des Transports
—Larson, M. Roger, directeur adjoint, Institut canadien des Engrais
—Leslie, M. J. K., chef des Transports, CP Rail
—Lester, M. Peter J., maire, Prince Rupert, Colombie-Britannique
—Levert, M. Lionel, secrétaire et avocat général, Commission de révision des lois
—Long, M. David, président, Ligue canadienne de transports industriels
—Longsen, M. A. Craig, conseiller législatif, ministère de la Justice
—Lynk, M. Michael, adjoint au président, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
—McCalden, M. D. W., directeur général, distribution nationale, Sears Canada, Canadian Retail Shippers Association
—McCready, honorable Robert B., ministre des Transports, Gouvernement du Nouveau-Brunswick
—McDaniel, M. Willy, représentant des ventes, Van-Kam Freightways Ltd.
—MacDonagh, M. Brian R., adjoint au vice-président, section C.P., Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada
—MacKinnon, M. Bill, président et chef de la direction, MacKinnon Transport, Guelph; president, Association canadienne du camionnage
—MacLaren, M. Ken, vice-président, liaison du gouvernement, Association canadienne du camionnage
—McMillan, M. D. L., premier secrétaire, aviation civile et maritime, ambassade de Grande-Bretagne, Washington (D.C.), Consultative Shipping Group
—McNeil M. Dick, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports
—Mailly, Mme Claudy, secrétaire parlementaire du ministre des Communications
—Manery, M. G., directeur, politiques maritimes internationales, ministère des Transports
—Marshall, M. Dick, président, Association charbonnière canadienne
—Masse, M. Y.H., premier vice-président, Planification financière et administration, CN Rail
—Mastromatteo, M. Ernest, membre, Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs, Association médicale canadienne
—Matheson, M. Rand H., consultant en transport
—Miller, M. J.R., directeur général, Politiques stratégiques, ministère des Transports
—Mitton, M. L., directeur des transports et de la distribution, Commission des transports des provinces de l'atlantique

Witnesses—*Cont'd*
—Nickels, Carl, President, Iron Ore Company of Canada
—Nolan, Richard, President, Airline Division, Canadian Union of Public Employees
—Norton, Charles, General Traffic Manager, Kraft Ltd., Canadian Industrial Transportation League
—Park, Terry, Manager, Transportation, Albert Gas Chemicals
—Phillips, Carl, Manager, Distribution and Traffic, Ford Motor Company of Canada Limited, Motor Vehicle Manufacturers' Association
—Pigeon, Jacques, Senior Counsel, Tax Litigation Section, Department of Justice
—Pomkoski, Keith, Representative, Asian-North America Eastbound Rate Agreement
—Popp, Alfred, General Counsel, Department of Transport
—Porteous, Hugh, Director, Government Relations and Coordination of Special Projects, VIA Rail Canada
—Powell, J.A., Assistant Director, Purchasing and Transportation, Crown Forest Industries Limited, Canadian Pulp and Paper Association
—Pringle, John, Director, Motor Vehicle, Department of Transport
—Riche, Nancy, Executive Vice-President, Canadian Labour Congress
—Roberge, Jean, Assistant to the Director General, Quebec Metal Mining Association Inc.
—Romoff, Harvey, Chairman, Canadian Pacific Ships, Canada United Kingdom Freight Conference and Canadian North Atlantic Freight Conference
—Roy, Léo, 2nd Vice-President, Brotherhood Railway Carmen of Canada, Canadian Labour Congress
—Royer, Paul, Department of Justice (attached to the Department of Transport)
—Ruers, John, Chairman, North American Committee, International Committee of Passenger Lines
—Sanderson, John, Chairman of the Regulatory Overview Committee, Ontario Trucking Association
—Scott, I.B., Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail
—Scott, Joe, Chairman, Prince Rupert Cruise Ship Committee
—Seymour, Jonathan, Consultant, Chamber of Shipping of British Columbia
—Sinclair, Gordon, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada
—Sjoquist, Maury, Executive President, Canadian Merchant Service Guild
—Sletmo, Gunnar, Professor, University of Montreal (H.E.C.)
—Stevens, Richard C., Executive Director, Chamber of Shipping of British Columbia
—Stewart, Douglas, General Manager, Canadian Retail Shippers' Association
—Stewart, G.R., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard
—Stursberg, Richard, Assistant Deputy Minister, Telecommunications and Informatics, Department of Communications
—Sunderland, G. Russel, Chairman and Director of Shipping Policy, U.K., Department of Transportation, Consultative Shipping Group
—Tardif, Louis-Paul, General Manager, Canadian Trucking Association
—Taylor, Gordon, M. P. (Bow River)
—Thacker, Blaine A., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport
—Thom, James L., President, Montreal Shipping Inc.
—Thomas, C. S., Policy Advisor, Infrastructure, Rail Freight Policy, Department of Transport
—Titas, Frank, Vice-President and Corporate Secretary, Iron Ore Company of Canada

Témoins—*Suite*
—Moon, M. Harry, membre, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
—Moore, M. Jim D., secrétaire, Conseil des expéditeurs canadiens et de l'Association canadienne d'exportation
—Morin, M. W.H., premier vice-président, Marketing, CN Rail
—Mulder, M. Nick, sous-ministre adjoint, Politique et coordination, ministère des Transports
—Nantais, M. Mark, directeur exécutif, Motor Vehicle Manufacturers' Association
—Nantel, M. Alain, directeur, Gestion immobilière, VIA Rail Canada
—Nickels, M. Carl, président, Compagnie Iron Ore du Canada
—Nolan, M. Richard, président de la division aérienne, Syndicat canadien de la Fonction publique
—Norton, M. Charles, directeur général de la circulation, Kraft Ltée, Ligue canadienne de transport industriel
—Park, M. Terry, directeur, Transports, Alberta Gas Chemicals Ltd.
—Phillips, M. Carl, directeur de la distribution et de la circulation, Ford Canada Ltée., Motor Vehicle Manufacturers' Association
—Pigeon, M. Jacques, avocat-conseil, contentieux, Affaires sociales, ministère de la Justice
—Pomkoski, M. Keith, représentant, Asian-North American Eastbound Rate Agreement
—Popp, M. Alfred, avocat général, ministère des Transports
—Porteous, M. Hugh, directeur, Relations avec les gouvernements et Coordination des stratégies spéciales, VIA Rail Canada Inc.
—Powell, M. J.A., directeur adjoint, Achats et transports, Crown Forest Industries Limited, Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers
—Pringle, M. J., directeur, Politiques des transporteurs routiers, ministère des Transports
—Riche, Mme Nancy, vice-présidente exécutive, Congrès du Travail du Canada
—Roberge, M. Jean, adjoint au directeur général, Association des mines de métaux du Québec inc.
—Romoff, M. Harvey, président, Canadian Pacific Ships, Canada United Kingdom Freight Conference et Canadian North Atlantic Freight Conference
—Roy, M. Léo, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer, Congrès du Travail du Canada
—Royer, M. Paul, ministère de la Justice (délégué au ministère des Transports)
—Ruers, M. John, président, Comité pour l'Amérique du Nord, International Committee of Passenger Lines
—Sanderson, M. John, président, Comité de révision de réglementation, Association des camionneurs de l'Ontario
—Scott, M. I.B., président et administrateur-en-chef, CP Rail
—Scott, M. Joe, président, Prince Rupert Cruise Ship Committee
—Seymour, M. Jonathan, expert-conseil, Chamber of Shipping of British Columbia
—Sinclair, M. Gordon, président et chef de la direction, Air Transport Association of Canada
—Sjoquist, M. Maury, président exécutif, Guilde de la marine marchande du Canada
—Sletmo, M. Gunnar, professeur, Université de Montréal (HEC)
—Stevens, M. Richard C., directeur exécutif, Chamber of Shipping of British Columbia
—Stewart, M. Doug, directeur général, Canadian Retail Shippers' Association
—Stewart, M. G. R., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne
—Stursberg, M. Richard, sous-ministre adjoint, telécommunications et informatique, ministère des Communications

Witnesses—*Cont'd*

—Toporowski, Robert J., Manager, Transportation and Planning, Coalition of Concerned Shippers; Chairman, National Transportation Policy Committee, Council of Forest Industries of British Columbia
—Trask, R., President, Transportation Committee, British Columbia Council of Forest Industries
—Tucker, William, Director of Security Programs, Canadian Aviation Safety Board
—Vallée, Emile, Executive Assistant to the President, Canadian Labour Congress
—Weinberg, Edward, Economic Regulatory Reform, Department of Transport
—White, Graeme, Manager of Transportation, Lake Ontario Cement; Chairman, Marine Committee, Canadian Manufacturers' Association
—Wiersma, Don, Manager of Transportation, Canadian Manufacturers' Association
—Wilcott, Linda, Research and Program Developer, Educational Services, Canadian Labour Congress
—Wilcox, Rob, Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada Ltd., Motor Vehicle Manufacturers' Association
—Withers, R., Deputy Minister, Department of Transport

For pagination, *see* Index by alphabetical order

Témoins—*Suite*

—Sunderland, M. G. Russel, président et directeur des politiques maritimes, ministère des Transports du Royaume-Uni, Consultative Shipping Group
—Tardif, M. Louis-Paul, directeur général, Association canadienne du camionnage
—Taylor, M. Gordon, député (Bow River)
—Thacker, M. Blaine E., secrétaire parlementaire du ministre des Transports
—Thom, M. James L., président, Montreal Shipping Inc.
—Thomas, M. C. S., conseiller en politiques—infrastructure, Politique de fret ferroviaire, ministère des Transports
—Titas, M. Frank, vice-président et secrétaire corporatif, Compagnie Iron Ore du Canada
—Toporowski, M. Robert J., directeur du transport et de la planification, Coalition of Concerned Shippers; président, Comité de la politique nationale des transports, Council of Forest Industries of British Columbia
—Trask, M. R., président du comité des transports, Council of Forest Industries of British Columbia
—Tucker, M. William, directeur, programmes de sécurité, Bureau canadien de la sécurité aérienne
—Vallée, M. Emile, adjoint exécutif de la présidente, Congrès du Travail du Canada
—Weinberg, M. Edward, conseiller, Bureau de réforme des règlements économiques, ministère des Transports
—White, M. Graeme, directeur des transports, Lake Ontario Cement; président, Comité marin, Association des manufacturiers canadiens
—Wiersma, M. Don, directeur du transport, Association des manufacturiers canadiens
—Wilcott, Mme Linda, agent de recherche et de programme, Services éducatifs, Congrès du Travail du Canada
—Wilcox, M. Rob, directeur adjoint au transport, General Motors du Canada Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association
—Withers, M. R., sous-ministre, ministère des Transports

Pour pagination, *Voir* Index par ordre alphabétique