

LIBRARY OF PARLIAMENT  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

J Canada. Parl. H of C.  
103 Sub-Committee on the St.  
H7 Lawrence Seaway.  
34-3 Minutes of proceedings...  
S69  
A1  
no.1-9

NOM I

SALLE

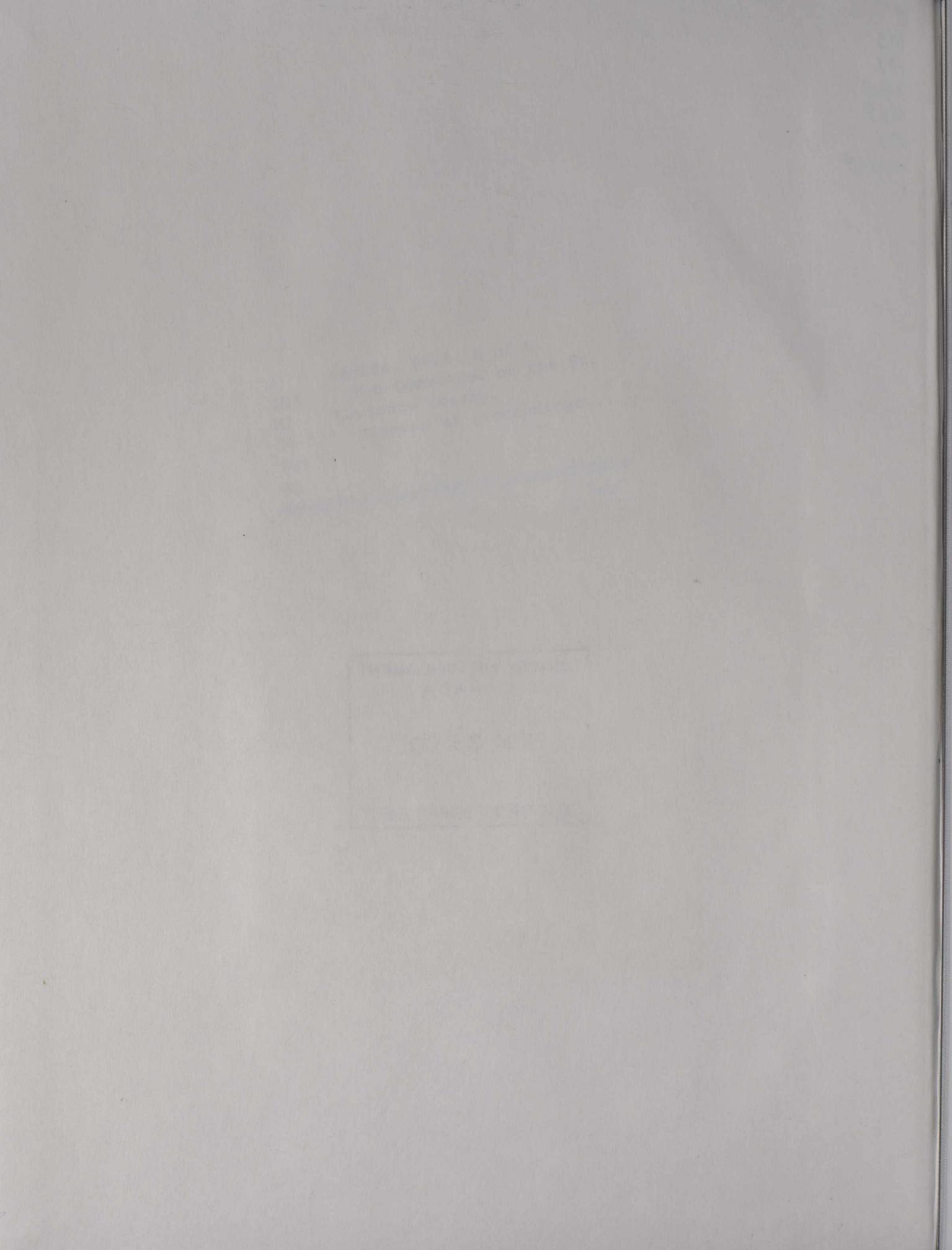
J  
103  
H7  
34-3  
569  
A1  
no.1-9

TRAVEL INFORMATION  
Passport and Visa  
Travel Documents  
Immigration and Citizenship  
Consular Services

St. Lawrence  
Seigneurie

Voie maritime du  
Saint-Laurent

LIBRARY OF PARLIAMENT  
CANADA  
1994 3 - 02  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, March 19, 1992  
Wednesday, April 1, 1992

Chairperson: Ken Atkinson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le jeudi 19 mars 1992  
Le mercredi 1<sup>er</sup> avril 1992

Président: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee  
on the*

## St. Lawrence Seaway

*of the Standing Committee on Transport*

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

## Voie maritime du Saint-Laurent

*du Comité permanent des transports*

RESPECTING:

Election of the Chairman

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems

CONCERNANT:

Élection du président

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
1991-1992

SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

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

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

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

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

**ORDER OF REFERENCE OF THE COMMITTEE**

*Extract from the Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Transport of February 25, 1992:*

It was agreed,—That, pursuant to Standing Order 108(1), the Committee establish a Sub-Committee to undertake a study on the future competitiveness and viability of the Great Lakes Seaway System and

That such a Sub-Committee be composed of five members consisting of three government members, one member from the Liberal party and one member from the NDP and

That today's document, prepared by the research staff, be adopted as the Sub-Committee's Terms of Reference.

**ATTEST**

**MARC TOUPIN**

*Clerk of the Committee*

**ORDRE DE RENVOI DU COMITÉ**

*Extrait des procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports du 25 février 1992:*

Il est convenu,—Que suivant le paragraphe 108(1) du Règlement, le Comité établisse un sous-comité pour examiner l'avenir concurrentiel et la viabilité de la voie maritime des Grands Lacs; et

Que le sous-comité soit composé de cinq membres, soit trois conservateurs, un libéral et un néo-démocrate; et

Que le document rédigé par le personnel de recherche soit adopté et constitue le mandat du sous-comité.

**ATTESTÉ**

*Le greffier du Comité*

**MARC TOUPIN**

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 19, 1992

(1)

[Text]

The Sub-Committee on the St.Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met *in camera* at 10:10 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, for the purpose of organization.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz and Len Gustafson.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Pursuant to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, the Clerk presided over the election of a Chairman.

It was agreed,—That Ken Atkinson do take the Chair of this Sub-Committee as Chairman.

It was agreed,—That the Sub-Committee print 550 copies of the Minutes of Proceedings and Evidence, as established by the Board of Internal Economy.

The Sub-Committee then proceeded to discuss its future business.

At 10:45 o'clock a.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, APRIL 1, 1992

(2)

The Sub-Committee on the St.Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Ken Atkinson and Stan Keyes.

*Acting Member present:* Stan Wilbee for Girve Fretz.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and David Cuthbertson, Consultant.

*Witness: From the St.Lawrence Seaway Authority:* Glendon R. Stewart, President and Chief Executive Officer.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St.Lawrence Systems.

Glendon R. Stewart made a statement and answered questions.

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

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

## PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 19 MARS 1992

(1)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 10, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, afin d'organiser ses travaux.

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz et Len Gustafson.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le greffier préside à l'élection du président.

Il est convenu,—Que Ken Atkinson soit élu président du Sous-comité.

Il est convenu,—Que le Sous-comité fasse imprimer 550 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages, suivant les directives du Bureau de régie interne.

Le Sous-comité délibère de ses travaux futurs.

À 10 h 45, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 1<sup>er</sup> AVRIL 1992

(2)

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 40, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

*Membres du Sous-comité présents:* Ken Atkinson et Stan Keyes.

*Membre suppléant présent:* Stan Wilbee remplace Girve Fretz.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoin: De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent:* Glendon R. Stewart, président et chef de la direction.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Glendon R. Stewart fait un exposé et répond aux questions.

À 17 heures, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

[Texte]

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, April 1, 1992

• 1540

**The Chairman:** I call the meeting to order, the first meeting of the subcommittee on St. Lawrence Seaway. As our first witness, appropriately we have Glendon R. Stewart, the president and chief executive officer of the seaway authority.

Mr. Stewart, thank you very much for accepting our invitation to attend the meeting today. As you're well aware, the transport committee had begun a study in the previous Parliament on the St. Lawrence seaway and got part way through it. It's something that members of the transport committee had wanted to complete and to take a review of again. That's the reason for the subcommittee, and we certainly appreciate your attendance here today.

**Mr. Glendon R. Stewart (President and Chief Executive Officer, St. Lawrence Seaway Authority):** Mr. Chairman, I might start by saying that when I last appeared before the Standing Committee on Transport on March 6, 1990, I gave a fairly complete description of the seaway system, which I won't repeat today in the limited time available to us. It is on the record for members who may wish to review what I said at that time in terms of the system itself.

Also, we did pass to the clerk yesterday some material that talks about a number of the points that we were asked to comment on, and I'm sure the clerk has distributed that to committee members. Therefore, that rather extensive package is available as well, so I won't deal with it in precise detail.

Since the March 6, 1990 appearance, the seaway authority has developed a mission statement and some corporate values. Committee members all have this little booklet, which has been distributed to all of our staff in the last year and a half. As well, the seaway authority has developed four strategic directives. It might be appropriate to deal with the actions that we're taking under each of these four priority items by way of an introductory statement. I won't take a long time doing that because I'm sure members would like to ask questions and so on, and that's wonderful.

Let me start by saying the four priorities for the seaway authority are to improve market share, to maintain our capital infrastructure, to maintain our financial self-sufficiency, and to make full use of our human resources.

In terms of improving our market share, we are undertaking, or have undertaken, a number of initiatives. The first is the incentive toll program, which we started in 1990 and which will run through the 1992 and 1993 seasons. This program has three parts to it:

[Traduction]

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 1<sup>er</sup> avril 1992

**Le président:** La séance est ouverte. C'est la première réunion du sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Notre premier témoin est M. Glendon R. Stewart, qui est le président-directeur-général de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Monsieur Stewart, merci infiniment d'avoir accepté notre invitation et d'être venu aujourd'hui. Comme vous le savez, le Comité des transports avait commencé une étude sur la Voie maritime du Saint-Laurent au cours de la législature précédente, qui n'était pas terminée. Comme les membres de ce comité voulaient terminer cette étude, on a créé ce sous-comité pour reprendre le flambeau. Nous sommes vraiment très heureux de vous avoir parmi nous aujourd'hui.

**M. Glendon R. Stewart (président-directeur-général, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent):** Monsieur le président, je signale d'emblée que la dernière fois que j'ai témoigné devant le Comité permanent des transports, le 6 mars 1990, j'ai fait une description assez complète du système de la Voie maritime; je ne recommencerais donc pas aujourd'hui, étant donné que nous n'avons pas beaucoup de temps à notre disposition. Les députés qui voudraient savoir ce que j'ai dit alors au sujet du système proprement dit peuvent toujours consulter le compte rendu.

Je signale par ailleurs qu'hier, nous avons remis au greffier des documents portant sur plusieurs des questions sur lesquelles on nous a demandé notre avis, et je suis certain qu'il les a distribués aux membres du comité. Ces derniers ont donc à leur disposition cette documentation assez détaillée et par conséquent, je ne m'attarderai pas sur ces questions.

Depuis le 6 mars 1990, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a préparé une brochure intitulée «Énoncé de mission et valeurs collectives», que tous les membres du comité ont reçue et qui a été distribuée à tous les membres de notre personnel au cours des 18 derniers mois. L'Administration de la Voie maritime s'est également fixée quatre orientations stratégiques. En guise d'introduction, il serait peut-être bon de parler des mesures que nous prenons dans le but d'arriver à atteindre ces quatre objectifs prioritaires. Je ne m'éterniserai pas là-dessus car je suis certain que les députés voudraient me poser des questions, et je trouve cela formidable.

Voici pour commencer les quatre priorités que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent s'est fixée: Accroître sa part du marché, voir à l'entretien de son infrastructure, maintenir son auto-suffisance financière et utiliser à fond ses ressources humaines.

Nous avons pris ou nous prenons plusieurs initiatives dans le but d'accroître notre part du marché. La première est le Programme de rabais de péages, qui a été mis en oeuvre en 1990 et qui sera maintenu durant les saisons de navigation de 1992 et de 1993. Ce programme se divise en trois parties:

## [Text]

We offer a 25% reduction on our tariff of tolls for new business from the beginning of the shipping season until the end of June; a 50% reduction in the tariff of tolls for new business through July, August, and September; and a 25% reduction from the beginning of October to the end of the season.

The second part of the program is a volume discount, whereby commodities that exceed a five-year average from a particular port get a 20% rebate on our tariff of tolls.

Finally, the third part of this program is an up to 65% reduction in the toll structure for bulkers in the Great Lakes system that carry other than bulk products.

The idea of this third part of the program is to encourage the bulk fleet to stay in the system and be available on those occasions when it is needed, it being understood that in the last number of years there have been quite a number of occasions when the bulker fleet was not fully utilized to carry bulk commodities.

The results of the 1991 incentive toll program, then, were that there was new tonnage in the seaway system of 7.1 million tonnes. The revenue available to the seaway authority as a result of this program was over \$7 million. The rebates we paid to the carriers of these commodities were approximately \$1.7 million. And last, but certainly not least, all of the organizations in the Great Lakes—St. Lawrence seaway system that provide services to ships—the pilots, the tugs, the stevedores, port administrators, and so on—ostensibly did so at full value. They got dollar for dollar for their work.

## • 1545

We are obviously encouraged by the first-year results of this program, and we look forward to even better results in 1992 and in 1993.

The second initiative we have undertaken and continue to undertake is the international trade missions that started some years ago, whereby we promote and advertise the reliability, the integrity, the safety and the economy of the Great Lakes—St. Lawrence seaway system with producers and customers in European countries. The seaway authority has only participated in every second of these annual trade missions because we haven't seen a large return for the fairly hefty expense that is required to participate in the trade mission. We think our participation on an every-other-year basis is probably appropriate for the seaway authority.

We act as marriage brokers on these trade missions. We don't make the deals. We take people with us who can make deals, and we take lists of contact names that people can contact if they wish to get in touch with a Canadian producer or a Canadian customer.

## [Translation]

Nous offrons une réduction de 25 p. 100 de nos tarifs sur les nouvelles cargaisons entre l'ouverture de la navigation et la fin de juin; une réduction de 50 p. 100 sur les péages pour les nouvelles cargaisons durant les mois de juillet, août et septembre, et une réduction de 25 p. 100 à partir du mois d'octobre jusqu'à la fin de la saison de navigation.

La deuxième partie du programme consiste en rabais sur le volume. Nous faisons un rabais de 20 p. 100 sur nos tarifs de péages sur le tonnage d'une même denrée excédant le volume moyen des cinq années précédentes, qui sont expédiés à partir d'un certain port.

Enfin, la troisième partie de ce programme est un rabais allant jusqu'à 65 p. 100 s'appliquant aux vracquiers circulant sur les Grands-Lacs qui transportent des cargaisons de denrées qui ne sont pas en vrac.

Ce troisième rabais vise à encourager les vracquiers à continuer à transporter des marchandises sur le système pour qu'ils soient disponibles quand on en a besoin, étant donné qu'au cours des dernières années, il est arrivé à plusieurs reprises que la flottille de vracquiers ne soit pas utilisée à pleine capacité pour le transport des denrées en vrac.

Grâce aux programmes de rabais et de péages, on a transporté sur le système de la Voie maritime de nouvelles cargaisons totalisant 7,1 millions de tonnes, ce qui a rapporté plus de sept millions de dollars à l'Administration de la Voie maritime. Nous avons accordé ainsi des rabais se chiffrant à près de 1,7 million de dollars à ces transporteurs. Et enfin, toutes les organisations du réseau Grands Lacs-Voie maritime qui desservent les navires, les pilotes, les remorqueurs, les débardeurs, les administrateurs de ports, etc., ont manifestement très bien gagné leur vie. Ils ont été très bien rémunérés pour leur travail.

Les résultats de ce programme ont été extrêmement encourageants au cours de la première année, et nous espérons qu'ils seront encore meilleurs en 1992 et en 1993.

Notre deuxième initiative consiste à participer à des missions commerciales internationales. Nous avons commencé il y a quelques années et nous faisons valoir la viabilité, l'intégrité, la sécurité et le coût peu élevé du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent auprès des producteurs et des clients européens. L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent n'a participé jusqu'à présent qu'une fois sur deux à ces Missions commerciales annuelles, parce que celles-ci ne nous ont pas rapporté grand-chose jusqu'à présent, compte tenu des frais de participation, qui sont énormes. Nous avons l'impression que la participation une fois tous les 10 ans est une bonne solution pour l'Administration de la Voie maritime.

En réalité, lors de ces Missions commerciales, nous établissons des contacts. Nous n'y faisons pas des affaires. Nous nous faisons accompagner de gens qui peuvent conclure des marchés et nous distribuons des listes de noms de gens avec lesquels peuvent communiquer ceux qui veulent entrer en contact avec un producteur ou un client canadien.

[Texte]

We have had one direct successful result from these trade missions that we can point to, and that is this past year, 1991, the first shipment of low sulphur coal from the Powder River Basin in Montana and Wyoming was shipped through Superior, Wisconsin, and the Great Lakes—St. Lawrence seaway system over to El Ferrol, Spain.

This particular 30,000 tonne shipment didn't do a lot for the bottom line of the seaway authority, but it did show the Spanish utility authorities that the seaway system is reliable and will work. To those of us who live in North America, that may seem funny. But the Spanish utility companies and other European shippers and producers don't necessarily always believe that this big cavernous inland waterway in North America is for real. We had to prove that it was, and we did.

It was a most successful trip and shipment. It is two days less to use our system as opposed to our competitors', which are either east coast ports or gulf ports. The minimum handling of this particular product resulted in minimum deterioration, and as a consequence of that the phenomenon of self-heating, which I won't go into detail about, did not occur, and as a result the Spanish customers were very pleased with this first shipment.

Our anticipation is that we will have three or four times that number this year, it being understood that there are millions of tonnes required in Europe and there are hundreds of years' supply in North America. The combination of these two things should auger well for the Great Lakes—St. Lawrence Seaway Authority to get its fair share, on the understanding there are other competitive routes and these other competitive routes will also get some proportion of this large amount of product.

We have, as well, embarked on a North American trade promotion to improve our market share. We think there is a lot of work that can be done in North America. We have had one trip to the U.S. in recent time to promote our system and to talk to railway companies, coal companies, barge operators, and the corps of engineers in the U.S. to learn more about the Mississippi system, our principal competitor, and to tell railway companies and coal companies about our system.

The two seaway agencies—the St. Lawrence Seaway Development Corporation in the U.S. and ourselves—have jointly chaired a series of what we call seaway summit meetings. We have had six to this point. The purpose of these is to reduce the cost of operating on the Great Lakes—St. Lawrence seaway system and as a result of that improve our competitive position.

The cost of operating is the \$20 to \$25 a tonne that committee members will be familiar with. That is the cost of operating a vessel from Thunder Bay to export position below Montreal. The figure varies in a number of ways, but on average it is somewhere in that neighbourhood.

[Traduction]

Il y a eu un cas où ces Missions commerciales ont donné pour nous des résultats tangibles. L'année dernière, c'est-à-dire en 1991, la première cargaison de charbon à faible teneur en soufre en provenance du bassin de la Powder River, au Montana et au Wyoming, a été expédiée de Superior, au Wisconsin à El Ferrol, en Espagne, en passant par les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent.

Cette cargaison de 30,000 tonnes n'a pas rapporté gros à l'Administration de la voie maritime, mais elle nous a permis de montrer aux sociétés de services publics espagnols que le réseau de la Voie maritime est efficace. Cela peut nous paraître amusant, à nous, Nord-Américains, mais les sociétés de services publics espagnols et autres compagnies de transport maritime et producteurs européens ne croient pas toujours nécessairement en l'existence de cette longue voie maritime intérieure en Amérique du Nord. Nous avons dû le prouver, et nous y sommes arrivés.

Tout s'est très bien déroulé. En utilisant notre réseau plutôt que celui de nos concurrents, qui sont des ports de la côte est ou des ports du golfe, on gagne deux jours. La manutention de ce produit ayant été réduite au minimum, la détérioration a été négligeable. Grâce à cela, le phénomène d'échauffement spontané, que je ne vais certes pas expliquer en détail, ne s'est pas manifesté et les clients espagnols ont été enchantés.

Nous prévoyons transporter un volume trois ou quatre fois plus grand cette année, étant donné que l'Europe a besoin de plusieurs millions de tonnes de charbon par an et qu'il existe des réserves pour plusieurs siècles en Amérique du Nord. La conjonction de ces deux éléments devrait être de bon augure pour l'Administration des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent; celles-ci devraient en effet obtenir une partie des commandes, sans toutefois perdre de vue qu'il y a d'autres lignes concurrentielles qui seront également utilisées pour le transport de cette énorme quantité de charbon.

Nous nous sommes en outre lancés dans une vaste campagne de promotion en Amérique du Nord afin d'accroître notre part du marché. Nous jugeons qu'il y a beaucoup à faire sur notre continent. Nous avons fait dernièrement un voyage aux États-Unis pour faire connaître notre système et pour nous entretenir avec les représentants de compagnies de chemin de fer, de charbonnage, de compagnies de transport par péniches et du service de génie américain pour mieux connaître le réseau du Mississippi, qui est notre principal concurrent et pour leur parler du nôtre.

Les deux administrations de la Voie maritime du Saint-Laurent—la St. Lawrence Seaway Development Corporation américaine et nous-mêmes ont coprésidé une série de rencontres appelées «Sommet de la voie maritime». Il y a eu six jusqu'à présent. Ces «sommets» ont pour but de réduire les frais d'exploitation du réseau Grands Lacs-Saint-Laurent et par conséquent à améliorer notre position concurrentielle.

Les frais d'exploitation sont de 20\$ à 25\$ la tonne, comme le savent probablement les membres du Comité. Il s'agit des frais d'exploitation d'un navire et le point d'exportation qui est situé en aval de Montréal. Les chiffres varient dans certains cas, mais c'est à peu près cela en moyenne.

[Text]

• 1550

This particular group, made up of shipping companies, port administrators, pilots, union representatives, terminal operators, tugboat operators, and so on, have considered a number of initiatives. Improving port productivity is maybe the most important of that group, and we have made some progress in terms of adding an extra midnight shift at ports, staggering hours so work is done through lunch and supertime, and rationalizing the size of crews so you always have a well-trained and reliable group of people available to service the industry.

We've been working on a 10% reduction in charges for new business. We haven't had a lot of success doing that, but we continue to press that point and hope we will succeed.

We have worked on increasing the seaway draught, and in fact have increased the draught in the Welland Canal from 26 feet to 26 feet, 3 inches and in the Montreal-Lake Ontario section from 26 feet to 26 feet, 1 inch. That is significant because every additional inch of draught is worth 100 tonnes of business, and that goes straight to the bottom line because the other costs are already accounted for.

In addition to that, we have looked at increasing the draught in the Montreal-Lake Ontario portion of the system to 26 feet, 3 inches; another 2 inches, in other words. That we estimate to cost between \$6 million and \$8 million, and we are talking with the industry about how that might be accomplished, if at all, because there is a pay-back period for the industry and it might find this option attractive.

We've produced a fairly extensive brochure that describes what the Great Lakes—St. Lawrence seaway system is all about to shippers and carriers who may be used to using east coast ports and are not particularly well-versed in the inland waterway system: what they would encounter in terms of the environment, locks, canals, pilotage, port operations, etc., if they were to choose to transport their cargo not to New York but rather to Burns Harbour, as an example.

So that's the seaway summit meetings, to reduce costs and improve our competitive position.

Finally, in this area of improving market share, recently a grain coalition has been developed called FACTS, Fair Access to Canada's Transportation System. The idea here is that if a subsidy is to remain—and that won't necessarily be the case, the Uruguay Round of GATT discussions may reduce or even eliminate some export subsidies—then this particular coalition is suggesting that the subsidy be extended to cover the Great Lakes—St. Lawrence seaway system and that an east-west rail freight differential be established to highlight the fact that it doesn't cost the same amount for distance travelled if you're going west as it does if you're going east. The westerly trip is the more expensive because you're going up hill, so to speak; maintenance costs are higher, turnaround time on equipment is one week slower, brakeshoes wear out three times faster. The general cost of going west from mid-point Canada is higher than the same

[Translation]

Ce groupe, qui est composé de représentants de sociétés de transports maritimes, d'administrateurs de ports, de pilotes, de représentants syndicaux, d'exploitants de terminaux, de propriétaires de remorqueurs, etc., a envisagé plusieurs initiatives, dont l'accroissement de la productivité des ports constitue peut-être la plus importante; nous avons réalisé certains progrès dans ce domaine en ajoutant une équipe de nuit dans les ports, en étalant les heures de travail pour qu'il n'y ait pas d'arrêt complet pendant l'heure du dîner et du souper, et en rationalisant les équipages pour toujours avoir des équipes de gens qualifiés et fiables à notre disposition.

Nous avons étudié la possibilité d'une réduction de 10 p. 100 pour le nouveau trafic. Cette initiative n'a pas donné de très bons résultats, mais nous insistons, dans l'espoir de réussir.

Nous avons également examiné la possibilité d'accroître le tirant d'eau et c'est ce que nous avons fait. Nous l'avons porté de 26pi. à 26pi.3po. pour le canal Welland et de 26pi. à 26pi.1po. pour le tronçon Montréal—Lac Ontario. Cela fait une grande différence, car chaque pouce supplémentaire de tirant d'eau nous permet de transporter cent tonnes de plus, et c'est un bénéfice, puisque les autres frais n'augmenteront pas.

Nous avons par ailleurs examiné la possibilité de porter le tirant d'eau pour le tronçon Montréal—Lac Ontario à 26pi.3po., soit donc de l'augmenter de 2po. D'après nos prévisions, ces travaux coûteront de six à huit millions de dollars. Nous sommes en train d'en discuter avec les représentants de l'industrie pour voir si c'est possible et comment le faire car ils pourraient trouver le projet attrayant étant donné que l'industrie dispose d'une certaine période de remboursement.

Nous avons préparé une brochure qui donne aux commis de transports qui ont peut-être l'habitude d'utiliser les ports de la côte-est et qui ne connaissent pas particulièrement bien la Voie maritime intérieure une vue d'ensemble assez précise du réseau Grands Lacs—Voie maritime du Saint-Laurent; cette brochure contient une description du cadre naturel, des écluses, des canaux ainsi que des renseignements sur le pilotage, les ports, et autres informations de ce genre, au cas où ils choisiraient par exemple Burns Harbour au lieu de New-York comme destination.

Par conséquent, les sommets de la Voie maritime permettent de réduire les coûts et d'améliorer notre position compétitive.

Enfin, en ce qui concerne l'accroissement de notre part du marché, je signale la création récente d'une coalition céréalière appelée FACTS, Fair Access to Canada's Transportation System. L'objet de cette coalition est d'essayer de faire appliquer la subvention à l'exportation au réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, pour autant que ces subventions soient maintenues—il se pourrait en effet qu'à l'issue des discussions du GATT, celles-ci soient réduites, voire supprimées—et d'instaurer un tarif différent pour le transport vers l'Est et pour le transport vers l'Ouest, étant donné que le coût diffère selon la direction. Le trajet vers l'Ouest est plus coûteux parce qu'il va en montant, si je peux dire; les frais d'entretien sont plus élevés, il y a une semaine de différence pour le délai de temps d'immobilisations du matériel, et les patins de freins s'usent trois fois plus vite. Le

[Texte]

cost going east. We think it would be appropriate to reflect that difference, so those two suggestions are being made if in fact the subsidy is to stay.

In terms of maintaining the capital infrastructure, the second of our four priorities, we have just completed the sixth year of a seven-year rehabilitation program on the Welland Canal, with which the chairman will be familiar, a \$175-million project that, when completed at the end of next year, will have stabilized and rebuilt the lock walls in the eight locks that make up the Welland Canal.

The seaway authority continues to have a capital program, an annual program that we've had to reduce by up to 70% because of the financial situation we're in. It now stands at between \$5 million and \$10 million annually, as distinct from \$25 million to \$30 million, which we think to be the more appropriate level.

Finally, in terms of maintaining our capital infrastructure, we have a very extensive preventative maintenance program, which has 2,300 computerized tasks that come out at us in priority order and when work is completed produces a report for us to review.

The third priority is maintaining our financial self-sufficiency. Members will be familiar with the fact that the seaway authority has been losing money in the last number of years. It has averaged about \$5 million per annum over the last six years. We have recently had to mature \$10 million worth of long-term investments to pay up a proportion of the Valleyfield bridge restoration work, which the government decided the seaway authority would contribute to. As a result of that we have a capital fund that stands at only \$14 million now and that has to be used for a capital program for emergencies where ready cash is needed in a hurry, such as the Lock 7 wall collapse and the Valleyfield bridge difficulty some years ago. It must also pay for some of the other work we have to do on a continuing basis.

• 1555

What have we done to help maintain our financial self-sufficiency? First of all, we are selling or leasing property: "category 2 property", as we call it now. We have developed a land policy since we last met, and the second of three categories is land we don't use or don't need and can sell or lease. We are selling or leasing at market value.

We have carried out a review of our administrative function in the seaway authority. It was done for us by a consulting firm, Coopers & Lybrand. It resulted in 24 initiatives that were presented to us. We accepted all of these suggestions. This will mean a reduction in our administrative work force of around 100 person-years between now and the end of 1994, which is being accomplished by way of the introduction of new technology in the company and by

[Traduction]

voyage en direction ouest à partir du point central coûte plus cher que le parcours équivalent en direction est. Nous estimons qu'il faut faire la différence, mais j'insiste sur le fait que ces deux recommandations sont valables si les subventions sont maintenues.

En ce qui concerne l'entretien de notre infrastructure, c'est-à-dire la deuxième de nos quatre priorités, je signale que la sixième année du programme de réfection du canal Welland étalée sur sept ans, vient de se terminer. Le président est probablement au courant de ce projet de 175 millions de dollars qui consiste à stabiliser et à réparer les bajoyers des hautes écluses du canal Welland: les travaux seront terminés à la fin de l'année prochaine.

L'Administration de la Voie maritime a toujours un programme d'immobilisations, programme annuel qu'il a fallu réduire de pas moins de 70 p. 100 en raison de notre situation financière. Notre budget tient aussi actuellement entre cinq et dix millions de dollars par an, alors qu'il faudrait pour bien faire qu'il se situe entre 25 et 30 millions de dollars.

Enfin, nous avons un programme d'entretien préventif: 2,300 tâches qui sont reprises sur ordinateur nous sont signalées par ordre de priorités; lorsque les travaux sont terminés, nous recevons un rapport.

La troisième priorité est le maintien de l'autosuffisance financière. Les membres du comité savent sans doute que l'Administration de la Voie maritime fait du déficit depuis quelques années. Le budget moyen annuel est de 5 millions de dollars depuis six ans. Nous avons dû retirer dernièrement 10 millions de dollars de nos investissements à long terme afin de payer une partie des frais de restauration du pont de Valleyfield, le gouvernement ayant décidé de nous faire payer une partie des frais. À cause de cela, notre fonds pour dépenses en capital ne contient plus que 14 millions de dollars à l'heure actuelle. C'est une réserve qui sert en cas d'urgence, quand il faut de l'argent rapidement, comme ce fut le cas il y a quelques années à la suite de l'effondrement du bajoyer de l'écluse numéro 7 et des travaux majeurs de restauration à faire au pont de Valleyfield. Ce fonds sert en outre à payer une partie des travaux courants.

Qu'avons-nous fait pour essayer de maintenir notre autosuffisance financière? Premièrement, nous vendons ou nous louons des propriétés, celles que nous appelons «propriétés de deuxième catégorie». Nous avons élaboré une politique immobilière depuis la dernière fois que je vous ai vus et parmi les trois catégories de terrains, il y a ceux de deuxième catégorie que nous n'utilisons pas ou dont nous n'avons pas besoin et que nous pouvons par conséquent vendre ou mettre en location. Nous vendons ou louons au prix du marché.

Nous avons fait faire une étude sur l'administration proprement dite de la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est la société Coopers & Lybrand qui l'a faite pour nous. À la suite de cette étude, cette société nous a fait 24 recommandations, que nous avons toutes acceptées. Par conséquent, nous réduirons nos effectifs administratifs d'une centaine d'années-personne d'ici la fin de 1994; pour cela, nous adopterons de la nouvelle technologie et nous

[Text]

amalgamating groups, cutting out duplicate work, and carrying out some other improvements in our organization that we think to be appropriate.

We are also reducing the size of our lock wall crews from the standard four per shift to three per shift at the 13 locks. That will result in a saving of 52 person-years over the next couple of years.

In total, then, our PY reduction is about 150, in round figures. That'll bring our complement down to 850.

We are carrying out an engineering study at present to find out if the engineering services we require are being delivered the way they ought to be. Do we have the right numbers of people, the right disciplines? Are they in the right place at the right time? This will result in a rationalization of our engineering function over the next number of years.

We have also increased our basic tariff of tolls by 5.75% for the 1991, 1992, and 1993 shipping seasons.

Those are the principal initiatives we have under way to maintain our financial self-sufficiency.

Finally, as I pointed out earlier in the opening, we want to maximize the use of our human resources. We have eliminated some levels in our organization we thought to be redundant. We have developed a human resources plan. We're developing succession lists and doing some other activities that will make the best use of the staff we have available for the functions we must perform.

In summary, we are handling the deficit position by way of reducing the capital program by up to 70%, by reducing our operation and maintenance expenses through a reduction in staff of approximately 150 PYs, by selling our surplus land at market value and leasing other bits of property at market value, and by maintaining minimum funds at around \$14 million to do our capital program and for emergencies and to cover our annual losses. We are increasing our revenues in the various ways I've mentioned: by our incentive toll program, our trade missions, our North American promotion, the seaway summit meetings to reduce our costs and improve our competitive position, and the grain coalition, which may in the end result in increased volumes of grain coming east through Thunder Bay.

If all these things work as we think they will, and if we meet the scenario we've set for ourselves, then by 1996-97 we should break even. We could then begin to get ourselves onto a more normal program, particularly in terms of capital expenditure, which would reduce the risk that we think we now accept because of a reduced program and put us on the road to financial stability and recovery.

• 1600

Those are the points I thought I might just highlight at the beginning of our discussion. That is my presentation.

[Translation]

regrouperons certaines équipes, nous allons réduire les activités qui font double emploi et nous allons apporter certaines autres améliorations administratives si nous les jugeons appropriées.

Nous réduisons par ailleurs nos équipes d'éclusiers qui comprendront dorénavant quatre préposés au lieu de trois, aux 13 écluses. Cela permettra d'économiser 52 années-personne d'ici deux ans.

Nous allons supprimer en tout environ 150 années-personne, ce qui ramènera le nombre à 850.

Nous sommes également en train d'effectuer une étude pour déterminer si les services d'ingénieurs nécessaires sont efficaces. Avons-nous suffisamment d'ingénieurs, dans les bonnes disciplines? Sont-ils au bon endroit au bon moment? Nous comptons donc rationaliser nos services d'ingénieurs au cours des prochaines années.

Nous avons également augmenté nos tarifs de base de 5,75 p. 100 pour les saisons de navigation de 1991-1992 et 1993.

Ce sont là les principales initiatives que nous avons prises dans le but de maintenir notre autosuffisance financière.

Enfin, comme je l'ai signalé au début de mon exposé, nous voulons utiliser à fond nos ressources humaines. Nous avons supprimé certains niveaux que nous jugions inutiles dans notre organisation. Nous avons établi un plan d'utilisation des ressources humaines. Nous sommes en train de dresser des listes de relève et prenons d'autres mesures afin d'utiliser aussi efficacement que possible les employés dont nous disposons pour remplir notre mission.

En bref, nous essayons de réduire le déficit en réduisant d'au moins 70 p. 100 le programme des immobilisations, en réduisant nos frais d'exploitation et nos frais d'entretien grâce à la suppression d'environ 150 années-personne, en vendant au prix du marché les terrains dont nous n'avons pas besoin et en mettant d'autres parcelles en location ainsi qu'en réduisant au minimum, c'est-à-dire à environ 14 millions de dollars, le fonds qui sert à financer les travaux d'infrastructure et les travaux d'urgence et à éponger nos pertes annuelles. Nous avons pris les différentes initiatives que j'ai signalées pour accroître nos recettes: programme de rabais des péages, missions commerciales, promotion en Amérique du Nord, sommet de la Voie maritime organisé dans le but de réduire nos frais et d'améliorer notre position concurrentielle, et coalition céréalière qui fera peut-être augmenter les quantités de grains acheminés vers l'est par Thunder Bay.

Si tout cela marche comme nous l'espérons et si tout se déroule comme nous l'avons prévu, nous devrions arriver à rentrer dans nos frais en 1996-1997. Nous pourrions alors prévoir un régime plus normal, surtout en ce qui a trait aux dépenses en immobilisations, ce qui réduirait les risques que nous tolérons actuellement à cause des restrictions et ce qui nous permettrait de stabiliser notre situation financière et de nous mettre sur la voie de la prospérité.

Voilà les faits saillants que j'ai jugé bon de signaler en guise de préambule à notre discussion. Je termine là mon exposé.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Stewart. We certainly appreciate the four areas that you've delineated and what you've gone through. I'm sure there will be a number of questions. We'll commence with Mr. Keyes.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Mr. Chairman, I want to get in a couple of points of order. I'd like to ask the clerk if possible to supply this committee and its members with copies of the transport committee *Minutes of Proceedings and Evidence* for the Tuesday, March 6, 1990 meeting that we had when Mr. Stewart was here so that we can refresh our memories. I'd also request any relevant transportation clippings that may have been associated with the seaway.

I ask too that, if it's possible, Mr. Stewart be available to return to this subcommittee should that need arise later on down the road. That would be most helpful. Is there available, either through our clerk or through Mr. Stewart, a map or something visual so we can see exactly the route of the seaway and those imports that are important to the seaway, etc.? Is there something available along that line that would help us along our way?

I would like the clerk to provide us with the blues of each one of these meetings, to be distributed to the members of the committee. Much of what is said by our witnesses is going to be, if our first witness is any indication, very statistical and full of numbers and facts that sometimes I just can't write fast enough. I'd like to have those *Minutes of Proceedings and Evidence* as soon as possible. The blues would be fine enough.

**The Chairman:** All those requests are certainly something that we can handle. Of course you can ask for the blues and you have them. That's no problem.

Mr. Stewart, would it be possible, subject to your schedule, when we do go through our hearings, if there is anything we would like to discuss with you further, that you'd be available to come back to speak to us?

**Mr. Stewart:** Yes. I'd be pleased to do that.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Stewart:** We do have a map, Mr. Keyes, that we will provide. It's a promotional depiction of the Great Lakes seaway system. I'm sure you would find that useful too. We will provide that.

**Mr. Keyes:** Thank you very much, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Stewart, for coming before the committee again. I'll get right to some of the questions that are, I suppose, of most interest, particularly these days in our times of economic restraint. A rationalization and globalization and different options of transportation sometimes can work out to be more cost effective than other forms of transportation.

You mentioned just a few minutes ago that the seaway was losing \$5 million per year over the last six years. The seaway opened and it had the government policy to be financially self-sufficient. You have mentioned time and time again in your remarks that you want to maintain this financial self-sufficiency. We've seen the problems and the deficits that are being incurred. The last six years, obviously, haven't been very good. In order to avoid, I suppose, seeking

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Stewart. Nous sommes heureux que vous nous ayez parlé des quatre orientations stratégiques que vous avez jugé bon de fixer ainsi que des autres initiatives que vous prenez. Je suis certain qu'il y aura plusieurs questions. Nous commencerons par M. Keyes.

**M. Keyes (Hamilton—Ouest):** Monsieur le président, je vais d'abord faire deux requêtes. Je prie le greffier de fournir si possible aux membres du comité des exemplaires des *Procès-verbaux et témoignages* de la séance du mardi 6 mars 1990 du Comité des transports, à laquelle M. Stewart a participé, pour nous permettre de nous rafraîchir la mémoire. Ensuite, je voudrais obtenir toutes les coupures de journaux et articles qui ont trait à la Voie maritime.

Je voudrais en outre, si c'est possible, que M. Stewart accepte de revenir témoigner devant notre sous-comité, si le besoin s'en fait ressentir. Est-ce que notre greffier ou M. Stewart pourrait nous montrer une carte ou une autre représentation graphique du tracé de la Voie maritime du Saint-Laurent, des importations qui sont importantes pour celle-ci, ainsi que d'autres éléments? Y a-t-il quelque chose de ce genre qui nous permettrait de mieux comprendre?

Je voudrais que le greffier distribue les «bleus» de chacune de ces réunions aux membres du comité. À en juger d'après l'exposé de notre premier témoin, les témoignages vont être truffés de statistiques, de chiffres et faits de toutes sortes, qu'il est parfois difficile de saisir au vol. Je voudrais recevoir ces *Procès-verbaux et témoignages* aussitôt que possible. Les «bleus» suffiraient.

**Le président:** Tout cela ne pose aucun problème. Vous pouvez certainement obtenir les «bleus».

Monsieur Stewart, serait-il possible, dans la mesure de votre emploi du temps, de vous mettre à notre disposition et de revenir ici s'il y a une question ou l'autre que nous voudrions approfondir?

**M. Stewart:** Certainement. Je le ferai volontiers.

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Stewart:** Monsieur Keyes, nous avons une carte et nous vous la donnerons. Il s'agit d'une représentation du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a été préparée dans un but publicitaire. Je suis certain que vous la trouverez utile.

**M. Keyes:** Merci beaucoup, monsieur le président. Merci d'avoir accepté de revenir, monsieur Stewart. Je vais passer directement aux questions que je juge importantes, surtout en cette période d'austérité économique. Une certaine rationalisation et intégration des opérations ainsi que le recours à des options différentes peuvent être parfois plus rentables que d'autres modes de transport.

Vous nous avez dit il y a à peine quelques minutes que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent perd 5 millions de dollars par an depuis six ans. La voie maritime a été ouverte dans le cadre d'une politique officielle lui permettant d'être autosuffisante sur le plan financier. Vous nous avez dit à plusieurs reprises que vous tenez à maintenir cette dernière. Vous nous avez exposé vos problèmes et parlé de vos déficits. De toute évidence, les six dernières années

[Text]

money from the government, you've had to dip into the reserve fund.

When was this reserve fund set up? Right at the beginning?

**Mr. Stewart:** The reserve fund is the result of positive cashflows that have developed in the better years, in the late 1970s and early 1980s. I guess, Mr. Keyes, it might be wise also to point out that there is normally a positive cashflow. It's the audited statement that puts us in a loss because of depreciation and other factors that have to be considered, as you know. We have deficit financing as a consequence of that.

• 1605

We didn't have a positive cashflow this year and we didn't have one in the year when the Valleyfield bridge incident occurred. We do normally have more cash than we have expenses in a given year, but the reserve is an accumulation of funds that have been put aside to pay for our capital program. We don't have capital funding other than that.

**Mr. Keyes:** What is the level of that reserve fund right now?

**Mr. Stewart:** It's \$14.4 million as of today.

**Mr. Keyes:** When is the seaway thinking about coming back to an operating profit? Any projections?

**Mr. Stewart:** Hopefully in the years 1996-97.

**Mr. Keyes:** Why those particular years?

**Mr. Stewart:** It will take us that long, with the growth projections that we have, to have sufficient revenue and recover from the deficit position we're in to break even.

**Mr. Keyes:** Based on the fact that you've lost \$5 million a year over the last six years—

**Mr. Stewart:** Average.

**Mr. Keyes:** —do you project losing that much money next year, and the year after, and the year after that?

**Mr. Stewart:** No. We would project to have losses less than that, quite a bit less than that. This year, for instance, it's \$3.6 million. The average is \$5 million. The maximum has been \$10 million and the minimum has been \$2 million in that period of time. This year it's \$3.6 million, which is more than it would have been had it not been for the fact that we're buying new technology, new software, new hardware as part of this administrative work that we're doing.

We've had voluntary separation incentive plan pay-outs that we've paid. We've had some lay-off payments that we've had to make. We've developed a program that we hope is seen as a good one in terms of what we must do to rationalize our staff, but it has cost money and those first-time high costs are in this year. Had that not been the case it would probably have been less than \$1 million. It might have been \$500,000.

[Translation]

n'ont pas été fameuses. Je suppose que vous allez être obligé d'aller puiser dans votre réserve pour éviter de devoir demander de l'argent au gouvernement.

Quand cette réserve a-t-elle été créée? Existe-t-elle depuis le début?

**M. Stewart:** La réserve a été constituée grâce aux bénéfices que nous avons réalisés au cours des années prospères, c'est-à-dire la fin des années 70 et au début des années 1980. Monsieur Keyes, il serait peut-être bon de vous signaler que nous avons normalement un mouvement positif de trésorerie. C'est l'état vérifié qui indique un passif, à cause de l'amortissement et d'autres facteurs dont il faut tenir compte. C'est pour cela, que nous avons un déficit à financer.

Nous n'avons pas eu de mouvement positif de trésorerie cette année ni l'année où est survenue l'accident du pont de Valleyfield. D'habitude, nous avons plus d'argent que nous n'en dépensons, mais la réserve est constituée de fonds accumulés que nous avons mis de côté pour financer notre programme d'immobilisations. C'est la seule source de financement dont nous disposons à cet effet.

**M. Keyes:** Combien il y a-t-il dans le fonds de réserve pour le moment?

**M. Stewart:** À ce jour, il y a 14,4 millions de dollars.

**M. Keyes:** Quand pensez-vous que l'administration de la Voie maritime fera à nouveau des bénéfices? Il y a-t-il des prévisions?

**M. Stewart:** Nous espérons y arriver en 1996-1997.

**M. Keyes:** Pourquoi avoir choisi ces années en particulier?

**M. Stewart:** Il nous faudra bien tout ce temps-là pour avoir suffisamment de revenus et pour cesser de faire du déficit, d'après les prévisions de croissance que nous avons faites.

**M. Keyes:** Étant donné que vous perdez 5 millions de dollars par an depuis six ans. . .

**M. Stewart:** C'est une moyenne.

**M. Keyes:** . . .pensez-vous en perdre autant l'année prochaine, l'année suivante et l'année d'après?

**M. Stewart:** Non. Nous prévoyons des pertes moins élevées que cela, beaucoup moins. Ainsi, par exemple, nous prévoyons 3,6 millions de dollars de déficit cette année. Je vous rappelle que la moyenne est de 5 millions de dollars. Le maximum a été de 10 millions de dollars et le minimum a été de 2 millions. Cette année, le déficit est de 3,6 millions de dollars, mais il serait moindre si nous n'avions pas acheté de la nouvelle technologie, de nouveaux logiciels, et de nouveaux ordinateurs dans le cadre de notre réorganisation administrative actuelle.

Notre programme de départs volontaires nous a également coûté de l'argent. Nous avons également dû payer des indemnités de licenciement. Nous avons mis au point un programme de rationalisation du personnel qui, espérons le, rencontrera une certaine approbation, mais il nous a coûté de l'argent et ces coûts de mise en place sont comptabilisés cette année. Sans cela, le déficit aurait peut-être été inférieur à un million de dollars. Il n'aurait peut-être été que de 500,000\$.

[Texte]

**Mr. Keyes:** You said that was an average of \$5 million over the last six years. We're in 1992 now, and you don't project a positive cashflow until 1996-1997. That is four to five years away. If it were a worst-case scenario—nobody likes to think about that—you're looking at four or five more years at an average of \$5 million, or let's say even an average of \$4 million, so you're looking at \$20 million. You have \$14.4 in the reserve fund. You're short \$6 million. If you continue to sustain the loss, are you going to go to the government for that difference to help the seaway along?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, my answer to that is that we haven't contemplated any other action. We are positive in terms of making it work. We think we can return to being a self-sufficient organization in the long term, and we haven't contemplated any action other than that.

**Mr. Keyes:** Maybe I was getting ahead of myself because I was assuming that the reserve fund would have to dry up completely before the seaway would ever turn to government for assistance. Is there a level at which the seaway would say, "We'd better draw the line on this thing, and maybe we ought to go to the government and ask for money"? Has the seaway ever set that line?

**Mr. Stewart:** No, the seaway hasn't set such a line.

**Mr. Keyes:** The last time you were before us you said that some of the money from the reserve fund would be used for capital expenditures rather than seeking more from the government beyond the \$175 million for the rehabilitation of the Welland Canal. In the current corporate plan it's indicated that the authority will need to incur some large borrowings of approximately \$27 million over the next five-year period to meet those financial requirements. The authority is also recommending in the plan that certain restoration projects included in the five-year period be funded by the government, rather than by the authority. Is that correct?

• 1610

**Mr. Stewart:** No, it really isn't correct. We realize that there is still quite a bit of work to be done after the rehabilitation project next year is finished. We are reducing the amount of work that we are doing to fit our capital funding. As I say, it's reduced by up to 70%. We will do what we can with the funds we have. That is really the answer to that.

**Mr. Keyes:** What capital expenditures does the authority intend to finance from the reserve fund?

**Mr. Stewart:** The work we have been doing has been the civil work that I described, which is the stabilization and the rebuilding of the lock walls. We haven't touched any of the mechanical and electrical work that is a part of the pumps and the lock gates and other movable structures that we have—some of the lift bridges on our system—and so on. None of that has been a part of the rehabilitation program; yet, there is work still to be done there. We will just reduce and spread out that amount of work over a period of time and have it fit the funds we have available.

[Traduction]

**M. Keyes:** Vous avez dit que le déficit moyen est de 5 millions de dollars depuis six ans. Nous sommes en 1992 et vous ne prévoyez pas de mouvement de trésorerie positif avant 1996-1997, c'est-à-dire avant quatre ou cinq ans. En mettant les choses au pire—et personne n'aime y penser—en se basant sur cette moyenne, et même en la calculant à 4 millions de dollars par an, cela devrait faire un déficit d'une vingtaine de millions de dollars d'ici quatre ou cinq ans. Vous avez 14,4 millions de dollars en réserve. Il vous manque donc 6 millions de dollars. Si vous continuez à perdre de l'argent à ce rythme, comptez-vous demander au gouvernement de vous octroyer la différence?

**M. Stewart:** Monsieur le président, je dois dire que nous n'avons pas envisagé d'autres solutions que celles-là. Nous ferons tout pour réussir. Nous croyons pouvoir devenir autosuffisants à longue échéance, et nous n'avons pas envisagé d'autres possibilités que celles-là.

**M. Keyes:** J'ai peut-être parlé trop vite en partant du principe que la réserve serait épuisée complètement avant que l'Administration de la Voie maritime ne décide de demander de l'aide au gouvernement. Il y a-t-il un seuil à partir duquel elle déciderait de demander de l'argent au gouvernement? L'Administration de la Voie maritime s'est-elle fixée une limite?

**M. Stewart:** Non.

**M. Keyes:** La dernière fois que vous avez témoigné, vous nous aviez dit que vous vous serviriez de ce fonds de réserve pour couvrir certaines dépenses en immobilisations, au lieu de demander encore de l'argent au gouvernement, en plus des 175 millions de dollars pour les travaux de réparation du canal Welland. D'après votre plan d'entreprise actuel, l'Administration de la Voie maritime devra emprunter 27 millions de dollars d'ici cinq ans pour couvrir ces besoins financiers. Dans ce plan, l'Administration recommande également que certains travaux de réparation prévus pour cette période de cinq ans soient financés par le gouvernement. Est-ce exact?

**M. Stewart:** Non, ce n'est pas vraiment exact. Nous nous rendons compte qu'il restera encore beaucoup à faire lorsque le programme de remise en état sera terminé, c'est-à-dire l'année prochaine. Nous réduisons les travaux prévus en fonction de la réduction de nos dépenses en immobilisations. Je vous rappelle que celles-ci ont été réduites d'au moins 70 p. 100. Nous ferons de notre mieux avec l'argent dont nous disposerons. Voilà la réponse à votre question.

**M. Keyes:** Quelles dépenses en immobilisations l'Administration compte-elle financer à même son fonds de réserve?

**M. Stewart:** Nous avons fait les travaux dont je vous ai parlé, c'est-à-dire que nous avons stabilisé les bajoyers et nous les avons remis en état. Nous n'avons pas touché aux mécanismes ni aux installations électriques qui actionnent les pompes et les portes d'écluses ni aux autres structures mobiles, comme les ponts-levis. Pourtant, il reste du travail à faire. Nous réduisons tout simplement les travaux et les étalons sur une certaine période, en fonction des fonds disponibles.

[Text]

**Mr. Keyes:** Has the authority ever thought about borrowing money on the open market? Do you have the authority to do so?

**Mr. Stewart:** That has been considered. We don't plan to do that, but we would work with Treasury Board in determining how that could be done. It's not quite as simple as going to the bank. There are some other matters we have to consider with the government. It has passed through our mind, but we've taken no action to accomplish that.

**Mr. Keyes:** Why would that be?

**Mr. Stewart:** We would rather continue with a reduced program, using the funds that we have at the present time. We think we can make it work on that basis.

**Mr. Keyes:** Will the \$27 million come from the reserve fund?

**Mr. Stewart:** I heard the \$27 million. I think that's the figure we might like to have if we had a sufficient level of funding in the reserve. We will have to reduce that number quite considerably. As I said earlier, reducing the figure adds a risk to the authority that some work that otherwise might be done is not going to be accomplished as quickly.

**Mr. Keyes:** So you're between a rock and a hard place. From what I've heard you say, Mr. Stewart, you're looking for the \$27 million because that's the work that has to be done to maintain the seaway. Is that so, first of all?

**Mr. Stewart:** All things being equal, it would be nice to have that money to do the program that we would otherwise lay out to do.

**Mr. Keyes:** The reserve fund can't do that. You only have \$14 million in it. That means you have to borrow. You're not considering the open market, so that only leaves government, correct?

**Mr. Stewart:** I guess the other option is to neither borrow nor the government, but reduce the program. That's the route we're taking.

**Mr. Keyes:** How low can you go before the seaway says, "Gosh, we've got to spend at least this amount of money to keep the seaway vibrant and active"?

**Mr. Stewart:** I don't think I can give you a figure at the moment. Each year when we look at our program, we go very carefully over what's proposed. We eliminate the lowest priority items and maintain the highest priority items, and that's the way we do it. I really can't give you a figure. I could attempt to provide one to the committee if you'd like that, but off the top of my head, I can't give you one.

**Mr. Keyes:** Has Treasury Board ever indicated to you what they are prepared to lend?

**Mr. Stewart:** No, and we haven't asked.

[Translation]

**M. Keyes:** L'Administration a-t-elle déjà songé à aller emprunter de l'argent sur le marché? Avez-vous le pouvoir de le faire?

**M. Stewart:** Cette possibilité a été envisagée. Nous ne comptons pas avoir recours à une telle solution, mais nous essaierions de voir ce qu'on peut faire avec l'aide du Conseil du Trésor. Ce n'est pas tout à fait aussi simple que d'aller à la banque. Il y a d'autres considérations à examiner avec le gouvernement. Nous y avons songé, mais nous n'avons rien fait dans ce sens.

**M. Keyes:** Et pourquoi cela?

**M. Stewart:** Nous avons l'intention de continuer à marcher au ralenti, en fonction de l'argent dont nous disposons à l'heure actuelle. Nous pensons pouvoir nous en sortir de cette façon-là.

**M. Keyes:** Les 27 millions de dollars viendront-ils du fonds de réserve?

**M. Stewart:** Vous avez bien dit 27 millions de dollars? Je crois que c'est le montant que nous pourrions avoir, pourvu que notre réserve soit suffisante, mais nous devrions nous contenter de beaucoup moins. Comme je vous l'ai déjà dit, en voulant réduire les dépenses, on prend le risque que certains travaux ne soient pas réalisés aussi rapidement qu'ils l'auraient été dans d'autres circonstances.

**M. Keyes:** Ainsi, vous vous trouvez entre l'enclume et le marteau. D'après ce que vous avez dit, monsieur Stewart, j'ai compris qu'il vous faudrait 27 millions de dollars pour payer les travaux qui doivent être effectués pour entretenir la Voie maritime. Pouvez-vous me dire si c'est exact?

**M. Stewart:** Tout compte fait, ce serait bien d'avoir ce montant pour pouvoir réaliser ce programme plus rapidement.

**M. Keyes:** Vous ne pouvez pas y arriver avec l'argent que vous avez en réserve, puisque vous n'avez que 14 millions de dollars. Cela signifie que vous devez emprunter de l'argent. Vous n'envisagez pas d'aller emprunter sur le marché et par conséquent il ne vous reste plus que le gouvernement. Est-ce exact?

**M. Stewart:** Je suppose que l'autre possibilité consiste à ne pas emprunter ni à demander de l'argent au gouvernement, mais à réduire l'envergure du programme. C'est la solution que nous envisageons.

**M. Keyes:** Jusqu'où pouvez-vous aller avant de décider qu'il faut absolument dépenser au moins autant que cela pour maintenir la Voie maritime du Saint-Laurent en bon état et en activité?

**M. Stewart:** Je ne pense pas que l'on puisse fixer d'avance le moment où l'on décidera que c'est nécessaire. Chaque année, nous examinons soigneusement les propositions. Nous abandonnons les projets les moins urgents et nous conservons les plus urgents. Je ne peux pas vous citer de chiffres. Si vous y tenez, je pourrais vous donner un chiffre en l'air, mais je ne peux pas citer de chiffres précis.

**M. Keyes:** Le Conseil du Trésor vous a-t-il dit combien il est disposé à vous prêter?

**M. Stewart:** Non, et nous ne lui avons pas demandé.

[Texte]

**Mr. Keyes:** I'm going to stop there for a moment, Mr. Chairman, and let my head get around a few more questions.

**Mr. Wilbee (Delta):** Mr. Stewart, I apologize for not being more knowledgeable about your operation, coming from the west coast, and being a fill-in for Girve Fretz who would have liked to be here, but has other commitments.

I am of course very interested in the freight traffic in Canada and the general transportation system. I am curious what you see the future of container traffic in your system to be. Is it going to be done primarily by trucking and the railroads? Do you see any role for the St. Lawrence seaway in container traffic?

• 1615

**Mr. Stewart:** The difficulty with the seaway and container traffic is that the containers require a quick turnaround to be economical. It takes 24 hours to travel from Montreal to Kingston in our system, and 12 hours to travel from St. Catharines to Port Colborne. When you have those kinds of times that you can't avoid and you are trying to get a quick turnaround, you are usually not economical. That is why we are principally a bulk-commodity system, as distinct from break-bulk or containers.

There is an area where you might have seasonal equipment—seasonal furniture, seasonal snowmobiles—in other words, material you know you're going to need in April or you know you're going to need in November. You can ship them at the right time of the year and have them where they ought to be without there being a time problem. But by and large, as for the normal container traffic and the advantages containers offer, the seaway system is not well fixed for that business.

**Mr. Wilbee:** Along that line, but dealing a little outside your jurisdiction. . . of course there is a lot of discussion about the port of Halifax being bypassed through American ports, Montreal, and the St. Lawrence ports. Is there any way you can see where this could be remedied so indeed we can use primarily Canadian ports for Canadian cargos? There is a lot of concern about loss of cargos from Canadian ports for this reason.

**Mr. Stewart:** Dr. Wilbee, I am really not well versed to handle that policy issue. It is a question of competing ports on coasts, and it is not something I am—

**Mr. Wilbee:** I was just curious about whether you had an opinion on that.

There are a couple of areas I would like to discuss with you. They are environmental issues. In your Great Lakes system you have the zebra mussel. Is that affecting your operation in any great way? On the west coast we have the

[Traduction]

**M. Keyes:** Je vais en rester là pour l'instant, monsieur le président. Je vais réfléchir encore un peu avant de poser d'autres questions.

**M. Wilbee (Delta):** Je m'excuse de ne pas être au courant des activités de votre entreprise, mais je viens de la côte ouest et je remplace M. Girve Fretz qui aurait bien voulu venir, mais qui a été retenu par d'autres engagements.

Le transport des marchandises au Canada et le réseau de transport en général sont des sujets qui m'intéressent beaucoup. Je voudrais savoir ce que deviendra le transport par conteneurs dans votre système. Cela se fera-t-il surtout par camion et par chemin de fer? Quel rôle l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent jouera-t-elle dans le domaine du transport par conteneurs?

**M. Stewart:** Le problème pour l'Administration de la voie maritime, c'est qu'il faut un délai de roulement très court pour que ce système de transport—là soit rentable. Il faut 24 heures pour aller de Montréal à Kingston par la voie maritime du Saint-Laurent et il faut 12 heures pour aller de St. Catharines à Port Colborne. Compte tenu de la durée inévitable des trajets, il est pratiquement impossible d'instaurer un système de roulement rapide; le transport par conteneurs peut difficilement être rentable dans ces conditions. C'est pourquoi notre système est axé sur le transport des marchandises en vrac, par opposition au système de rupture de charge ou conteneurisation.

On est parfois appelé à transporter du matériel qui revêt un caractère purement saisonnier, comme certains mobiliers ou des motoneiges; autrement dit, il s'agit de matériel dont on aura besoin au mois d'avril ou au mois de novembre. Puisqu'on le sait d'avance, on peut l'expédier au bon moment de l'année et le faire arriver à temps à destination sans problème de délai. Je dirais que d'une manière générale, la Voie maritime du Saint-Laurent ne se prête pas très bien au transport normal par conteneurs et qu'elle ne permet pas de profiter des avantages de ce système.

**M. Wilbee:** Dans le même ordre d'idées, je vais aborder un problème qui ne relève pas tout à fait de votre domaine. On dit souvent que bien des navires passent par des ports américains, par celui de Montréal et par les ports du Saint-Laurent au lieu d'aller au port de Halifax. Avez-vous une solution à nous proposer à ce problème, pour que les cargaisons canadiennes soient transportées principalement en passant par des ports canadiens? Le fait que les ports canadiens perdent certaines cargaisons de cette façon est très préoccupant.

**M. Stewart:** Monsieur Wilbee, je n'ai pas tout à fait la compétence voulue pour essayer de régler ce problème. C'est une question de concurrence entre différents ports. Et pour ma part, je ne suis pas en mesure d'en parler.

**M. Wilbee:** J'étais simplement curieux de savoir si vous aviez une opinion à ce sujet.

Il y a un ou deux problèmes dont je voudrais discuter avec vous. Il s'agit de problèmes environnementaux. Il y a des moules zébrées dans les Grands Lacs. Pouvez-vous me dire si cela vous pose de gros problèmes? Par ailleurs, sur la côte

[Text]

gypsy moth, which caused seven or eight Russian ships to be sent out from harbour empty. Is this beneficial for you, or are you going to be in an equally awkward position come the warm weather, if it does come in this area?

**Mr. Stewart:** We do oftentimes pray for droughts in certain parts of the world.

First of all, on the zebra mussel question, that has been a minor inconvenience for us. We have had to do some work, and we have had to spend some money to get rid of this difficulty in our lock structures; in our piping, our valves, and things in the lock. It is not a continuing difficulty, but it has been of concern and it has cost some money.

On the gypsy moth question, we don't think that is going to be serious in terms of Russian vessels and the need to ship grain out of elevators below the St. Lawrence in quick order. As you know from your own riding and your own area, the ban is on foreign-flag vessels that visited Siberian ports last summer. The ban is a four-month one starting March 20. We don't think that will affect us, because normally those vessels continue to trade in the same areas where they traded last year and wouldn't necessarily trade in the eastern side of this country.

Nonetheless, there will be a scramble for ships, and if that scramble results in fewer being available on the east coast, as distinct from whether or not they are infected with the moth, that could be a problem. I think there are more problems of credit and problems of sufficient Soviet vessels to concern ourselves with than the moth question.

**Mr. Wilbee:** It's not a major item.

**Mr. Stewart:** No, we don't think it will be.

**Mr. Wilbee:** I am curious why you have the excess of capacity in the summer months. I would have thought this would have been your busy time, when you would have been moving everything you possibly could.

**Mr. Stewart:** No, oddly enough, it is the slow time. The busy times are the spring and the fall. As a result, we increase our incentive to bring new business into the system in the summer by adding a 50% decrease in our toll.

• 1620

**Mr. Wilbee:** I have one other question, on compulsory pilotage. Is there much pressure or agitation to remove compulsory pilotage? Is this something the shipping lines are pushing for, or is this an economy measure? Can you give us a little insight.

**Mr. Stewart:** The seaway position is that pilotage is a question of safety, not a question of economics. That is our position. The industry, I'm sure, would have other views from the seaway authority on compulsory pilotage—where it exists, whether it needs to continue, etc. But our position is that it's a matter of safety, and that's where we leave it.

[Translation]

ouest, il y a la spongieuse et à cause d'elle, sept ou huit navires russes ont dû repartir du port à vide. Est-ce bon pour vous ou bien la sécheresse dans cette région n'améliorera-t-elle en rien votre situation?

**M. Stewart:** Nous prions souvent pour qu'il y ait une sécheresse dans certaines régions du monde.

Je vais d'abord répondre à la question sur les moules zébrées. Celles-ci ne nous posent pas de gros problèmes. Les moules zébrées nous ont causé un certain travail et certaines dépenses; il a fallu en effet nettoyer les écluses, enlever les moules des tuyaux, des soupapes et d'autres mécanismes qui servent à faire fonctionner les écluses. Je dois dire que ce n'est pas un problème permanent, mais il nous coûte tout de même de l'argent.

Quant à la spongieuse, nous ne croyons pas que le renvoi des navires russes entraîne de gros problèmes et qu'il faille expédier sans délai les grains qui se trouvent dans les silos de l'autre côté du Saint-Laurent. Vous avez certainement appris dans votre circonscription que l'interdiction concerne les navires battant pavillon étranger qui ont mouillé dans des ports sibériens l'été dernier. Il s'agit d'une interdiction de quatre mois à partir du 20 mars. Nous ne pensons pas qu'elle nous touche, parce que les navires continuent normalement à assurer le transport dans les mêmes régions que l'année dernière et nous ne croyons pas qu'il faudra nécessairement qu'ils viennent vers l'est du Canada.

Il est toutefois certain qu'il faudra se battre pour trouver des navires et si, à cause de cela, il y a moins de navires disponibles sur la côte est, cela pourrait poser des problèmes, selon qu'ils sont ou non touchés par la spongieuse. À mon avis, nous avons déjà suffisamment de problèmes financiers et de difficultés à avoir suffisamment de navires soviétiques que pour nous préoccuper de la spongieuse.

**M. Wilbee:** Ce n'est donc pas un gros problème.

**M. Stewart:** Non, nous ne le pensons pas.

**M. Wilbee:** Je voudrais savoir pourquoi vous avez le surplus de capacité au cours des mois d'été. J'aurais cru que c'était votre période de pointe, celle où vous faites passer le plus possible de navires.

**M. Stewart:** Non, c'est plutôt la basse saison pour nous, ce qui est assez étrange. Les hautes saisons sont le printemps et l'automne. C'est pourquoi nous accordons un rabais de 50 p. 100 sur les péages pour les nouvelles cargaisons au cours des mois d'été.

**M. Wilbee:** J'ai une autre question à vous poser, au sujet du pilotage obligatoire. Y a-t-il des gens qui font des pieds et des mains pour le faire supprimer? Est-ce que les compagnies maritimes veulent se débarrasser de cette contrainte ou s'agit-il d'une mesure purement économique? Pouvez-vous nous donner quelques renseignements à ce sujet?

**M. Stewart:** La position de l'Administration de la Voie maritime sur le pilotage est la suivante: c'est une question de sécurité et pas une question d'argent. Je suis certain que les compagnies maritimes ont une opinion différente de la nôtre à ce sujet; certaines remettent probablement la nécessité du pilotage obligatoire en question. Pour nous, c'est une question de sécurité et nous restons sur notre position.

[Texte]

**Mr. Wilbee:** So you're advocating the continuing of compulsory pilotage on these vessels.

**Mr. Stewart:** Well, I'm not really advocating anything other than to say that pilotage on foreign vessels in Canadian waters, particularly the seaway system, is a matter of safety.

**Mr. Wilbee:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you Mr. Wilbee. Mr. Stewart, the traditional formula has been grain downbound, and iron ore upbound. You mention coal and the Spanish connection. Are there any other bulk commodities that could help the seaway?

**Mr. Stewart:** We are working on the grain question, Mr. Chairman. We're certainly trying to diversify the base of this company, because if you rely completely on grain and iron ore in combination and one or both go sour, then you have no base to fall back on. So we're attempting to broaden the base.

For the first time ever we've had some salt shipments from the Magdalen Islands come through the system this past year. There are stone shipments for the construction industry, for instance, that used to come from right around Toronto and Montreal, but now those pits have dried up, and it's coming from longer distances than it used to. So that's another product that travels in greater quantity than before.

There is potash business and potentially sulphur from the prairies coming east instead of the Sultran group and their western operation—one that Dr. Wilbee would be familiar with in the port of Vancouver.

I think the point I wanted to emphasize is we will try to broaden the base, but we won't give up on the grain issue either. Grain has been important, it continues to be important for a number of reasons, and we want to improve even the good year we had last year in grain, up 25% from the year previous. That depends on having good crops and on good sales. We understand that, but still we will do what we can to encourage shipments of grain in the easterly direction.

**The Chairman:** In terms of grain, some groups have suggested paying the producer and letting them make the decision as to the transportation system they use. Do you have any thoughts in regard to that?

**Mr. Stewart:** The seaway position, Mr. Chairman, is that in a subsidized scenario—and you have to keep in mind we're talking of a subsidy that would remain; we don't necessarily promote that—we think there should be some financial advantage to all of the component parts: the producer, the gatherer, the railway company, the port administrators, the seaway. In a subsidized scenario, no one part should work to the disadvantage of any other component part.

[Traduction]

**M. Wilbee:** Vous êtes donc en faveur du maintien du pilotage obligatoire.

**M. Stewart:** Ma foi, en réalité, mon seul principe, c'est que le pilotage des navires étrangers dans les eaux canadiennes, surtout sur la Voie maritime du Saint-Laurent, est une question de sécurité.

**M. Wilbee:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Wilbee. Monsieur Stewart, traditionnellement, on expédie les céréales vers l'Est et le minerai de fer vers l'Ouest. Vous avez fait allusion au transport du charbon et à la filière espagnole. Y a-t-il d'autres marchandises qui se transportent en vrac qui pourraient contribuer à renflouer l'Administration de la Voie maritime?

**M. Stewart:** Nous examinons la question des céréales, monsieur le président. Nous essayons de diversifier nos activités pour la bonne raison qu'on ne peut pas toujours compter sur les céréales et le minerai de fer pour assurer le mouvement dans les deux sens, car si la situation se détériore pour une de ces marchandises ou pour les deux, on se retrouve le bec dans l'eau. Nous essayons donc d'élargir notre champ d'action.

L'année dernière, nous avons vu pour la première fois des cargaisons de sel en provenance des Îles-de-la-Madeleine. Il y a aussi des cargaisons de pierres pour le secteur de la construction; auparavant, les pierres venaient de Toronto et de Montréal, mais maintenant les carrières sont épuisées et il faut aller les chercher plus loin. C'est donc un autre produit que l'on transporte maintenant en plus grandes quantités qu'auparavant.

Il y a aussi la potasse et peut-être le soufre des Prairies qui sera acheminé vers l'Est au lieu de passer par le groupe Sultran et leurs installations de l'Ouest, que M. Wilbee connaît sans doute, puisqu'elles se trouvent dans le port de Vancouver.

Nous voulons donc diversifier nos activités, mais nous ne laissons pas tomber les bras en ce qui concerne les céréales, car c'est une denrée qui a joué un rôle important pour nous et qui continuera à être importante pour plusieurs raisons. Nous voulons faire encore mieux que la bonne année que nous avons eue l'année dernière pour les céréales et où le volume avait augmenté de 25 p. 100 par rapport à l'année précédente. Pour cela, il faudra de bonnes récoltes et de bonnes ventes. Nous en sommes conscients, mais nous continuerons à faire notre possible pour favoriser le transport du grain vers l'Est.

**Le président:** À ce sujet, certaines associations ont recommandé de payer les producteurs et de les laisser choisir le mode de transport qu'ils veulent. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

**M. Stewart:** Monsieur le président, l'Administration de la Voie maritime a préparé un scénario en partant du principe qu'il s'agit d'un secteur subventionné; encore faut-il que les subventions soient maintenues; nous ne sommes pas nécessairement en faveur de cela mais nous croyons que tous les intervenants, c'est-à-dire les producteurs, les compagnies d'élevateurs, la compagnie de chemins de fer, les administrations portuaires et la voie maritime du Saint-Laurent devraient en tirer certains avantages financiers. Dans ce genre de scénario, aucun élément ne devrait faire du tort aux autres.

[Text]

I mentioned a few minutes ago the suggestion that if the subsidy is to remain, it be extended to cover the seaway system, and that it be offered a little in accordance with railway costs west versus east. But our basic point is that it ought to be fair to all of the players in the network and not favour some to the disadvantage of others.

How you interpret pay the railways or pay the producer is maybe another question, and we don't advocate one or the other necessarily. What we do advocate is that it be fair to all of the interests in the system. That includes, of course, the seaway.

**The Chairman:** Without a subsidy are you confident that the seaway could compete, are you?

**Mr. Stewart:** I think our answer is yes. Now, when I say yes, we have to remember the seaway is competing on the world market, and there are subsidized programs around the world in various countries that the seaway has to be cognizant of, not the least of which is the U.S., where there is a \$890 million annual subsidy program.

If there were a more level playing field on a worldwide basis, then I think the answer to the question is yes. If export subsidies just in our country alone were eliminated, then I'm not sure the Canadian producer could compete on the world market, and therefore the seaway probably would not benefit.

• 1625

**The Chairman:** You talked about the incentive toll programs. Has any new traffic been generated as a result of it? You said you didn't have a great deal of success with the 10% new business incentive.

**Mr. Stewart:** When I was talking about the 10%, I was talking about those that charge for services on the system such as the stevedores, the tugs and the terminal operators and all those who service equipment and ships that carry products on the system. We hadn't had a lot of success there. We have had some success in attracting new business. The salt shipments that I mentioned a moment ago from the Magdalen Islands are as a direct result of the incentive toll program, the new business incentive toll program. We have had some cement shipments, some stone shipments and a few others that have been as a direct result of this incentive toll program.

Certainly, the most successful part of this program has been the volume rebate. There is no doubt that the increased volumes over the five-year average as a result of offering the 20% discount has been by far the greatest contribution to the 7 million tonnes of additional business this past year. This is distinct from it being new business.

**The Chairman:** What's the difference between the Americans and Canadians in what they do with the toll structure and so on? What effect does that have on your operation? You mentioned the summit meetings and so on. Can you tell us about that relationship?

[Translation]

J'ai dit il y a quelques minutes que si les subventions sont maintenues, il faudrait les étendre au réseau de la Voie maritime et il faudrait établir des tarifs en s'inspirant des tarifs ferroviaires, donc faisant une différence entre le transport vers l'Ouest et le transport vers l'Est. L'essentiel, c'est que le système soit équitable pour tous les intervenants et qu'il ne favorise pas certains au détriment d'autres.

Quant à savoir s'il convient de donner les subventions aux chemins de fer ou aux producteurs, c'est une autre question. Nous n'avons pas de préférence. Ce que nous voulons, c'est que le système soit juste pour tous les intervenants, y compris l'Administration de la Voie maritime, bien sûr.

**Le président:** Êtes-vous convaincu que l'Administration de la Voie maritime peut être concurrentielle sans subventions?

**M. Stewart:** Je crois que oui. Il ne faut toutefois pas oublier que nous sommes soumis à une concurrence mondiale et qu'il existe dans divers pays des programmes de subventions que nous devons connaître; je songe notamment au programme américain qui représente un budget annuel de 890 millions de dollars.

Je crois que l'Administration de la Voie maritime pourrait être concurrentielle pour autant que les règles du jeu soient les mêmes pour tous, dans tous les pays du monde. Si l'on supprimait les subventions à l'exportation uniquement dans notre pays, je ne suis pas certain que les producteurs canadiens pourraient être compétitifs sur le marché mondial, ce qui serait sans doute mauvais pour la Voie maritime.

**Le président:** Vous mentionnez le Programme expérimental de rabais des péages de 10 p. 100, qui n'avait pas eu beaucoup de succès. La circulation en a-t-elle été augmentée?

**M. Stewart:** Quand je parlais de 10 p. 100, je parlais de ceux qui font payer leurs services, les débardeurs, les remorqueurs et les opérateurs de terminaux qui transportent des produits sur la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous n'avons pas eu de bons résultats en cela, mais nous sommes parvenus, dans une certaine mesure, à attirer une nouvelle clientèle. C'est au nouveau Programme expérimental de rabais des péages que nous devons les expéditions de celles provenant des Îles-de-la-Madeleine, ainsi que des cargaisons de ciment, de pierres ainsi que quelques autres.

Mais ce qui nous a valu le plus de succès, dans ce programme, c'est le rabais de 20 p. 100 sur le volume, grâce auquel nous avons obtenu, sur une moyenne de cinq ans, une augmentation du volume de fret de 7 millions de tonnes pour l'année écoulée. On ne peut toutefois considérer cela comme une nouvelle clientèle.

**Le président:** En quoi la structure de péages des Américains diffère-t-elle de celle des Canadiens? Quel effet est-ce que cela a sur vos opérations? Vous parliez des réunions au Sommet: Pouvez-vous nous dire quelles en sont les incidences?

[Texte]

**Mr. Stewart:** Yes, the two American locks, the Snell and the Eisenhower, do charge vessels, but the money they collect goes into the Harbour Maintenance Trust Fund in the U.S. Those ships are rebated from that fund for the value of the tolls that they pay. The St. Lawrence Seaway Development Corporation operates on appropriations and the funding comes from that Harbour Maintenance Trust Fund. The other source of revenue for that fund, I guess the main source of revenue for that fund, is the fact that they charge 12.5¢ per \$100 worth of value of cargo on every ship that comes into port. This is around the U.S. and not just the Great Lakes port. It includes the coastal ports of the U.S. and the Gulf of Mexico ports as well. That has gone up from 4¢ for \$100 worth of value of cargo in the last year or so. It is a three-fold or 300% increase.

How does that affect the St. Lawrence Seaway Authority? It has the unfortunate effect, I guess, of there being two charging systems in operation on the same waterway. One is by one jurisdiction and the second by the other jurisdiction.

It so happens that tolls amount to \$1.65 out of the \$20 that we have been talking about. It's the \$20 to \$25 that is the historic seaway charge from Thunder Bay to the export position below Montreal.

The tolls are not a large part of the cost of doing business on the seaway. Nonetheless it would be better to have one system. The U.S. administration has chosen to do it the way they are doing it. That's not to say that cost recovery isn't in their minds for the highway structure and the toll booths on the highway structure in the U.S. and so on. But in this particular case they have decided that it would be funded from general revenue.

That's the way it is. The Americans and Canadians work jointly. My counterpart and I work jointly in establishing increases in the toll structure. They participate fully just as they would if they weren't rebating tolls, but they do rebate.

**The Chairman:** Concerning the Valleyfield bridge, only a certain portion of that bridge really covers what could be considered your waterway. It's a navigable waterway. As I understand it, there's another expanse that covers the river but would never be used really by the seaway. Is it correct that you being asked to fund this entire structure?

• 1630

**Mr. Stewart:** No, not quite. The question here is that the Valleyfield bridge is a low-level fixed structure in the Beauharnois Canal that has a centre vertical lift span that ships that use the seaway use. They go under this when it goes up, and trains and cars go over the bridge when it's down.

The point the St. Lawrence Seaway Authority was making was that it is not correct, in our view, to charge the shipping industry, who pay tolls to operate our company, to have them pay some portion of this restoration project when they have no use whatsoever for the long low-level fixed spans on either side of the structure of the vertical lift span.

[Traduction]

**M. Stewart:** Les deux écluses américaines, à savoir l'écluse Snell et l'écluse Eisenhower font payer les bâtiments, mais les péages sont versés au *Harbour Maintenance Trust Fund* des Etats-Unis. Ce dernier rembourse aux bateaux la valeur des péages qu'ils ont versés. La *St. Lawrence Seaway Development Corporation* fonctionne avec un compte d'affectations dont les fonds proviennent du *Harbour Maintenance Trust Fund*. L'autre source de recettes de ce fond, la principale, je pense, provient des 12,50c. que chaque bateau qui entre dans le port doit verser pour 100\$ de valeur de fret. Cela ne s'applique pas qu'aux Grands Lacs, mais aussi partout ailleurs aux Etats-Unis, dans les ports de la Côte ainsi que dans ceux du Golfe du Mexique. L'an dernier le versement n'était que de 4c. par 100\$ de valeur de fret; or, cette redevance a triplé, ce qui fait une augmentation de 300 p. 100.

Quelles en sont les incidences pour l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent? Cela pourrait rendre regrettable, je pense, d'instituer deux systèmes de redevance sur la même voie d'eau, par chacune des juridictions respectives.

Les péages représentent 1,65\$ sur les 20\$ dont nous parlions, mais 20\$ à 25\$ est ce qu'il en coûte depuis longtemps pour transporter les marchandises de Thunder Bay au port d'exportation en aval de Montréal.

Les péages ne constituent pas une proportion considérable du coût du transport sur la Voie maritime, mais il serait toutefois préférable de n'avoir qu'un seul système. L'administration américaine a adopté son propre système, ce qui ne veut pas dire qu'elle n'envisage pas la facturation réelle sur les autoroutes des Etats-Unis, aux postes de péage, entre autres, mais elle a décidé, en l'occurrence, que le financement serait assuré par le Trésor.

C'est ainsi que les choses se passent. Les Américains et les Canadiens collaborent, mon homologue et moi-même établissons de concert les augmentations dans la structure des péages. Les Américains participent pleinement comme ils le feraient s'ils ne diminuaient pas les péages, mais ils les diminuent.

**Le président:** Dans le cas du pont de Valleyfield, seul une petite partie enjambe réellement ce qui peut-être considéré la Voie maritime, qui est navigable. Il y a une autre partie du pont qui enjambe la rivière, mais ne serait jamais vraiment utilisée par la Voie maritime. Est-il vrai qu'on vous demande de financer la structure toute entière?

**M. Stewart:** Non, pas tout à fait. Le pont de Valleyfield est une structure fixe à bas tirant d'air sur le canal Beauharnois; il a une travée levante utilisée par les bateaux qui prennent la voie maritime du Saint-Laurent; ils y passent quand la travée est levée, et les trains et voitures traversent le pont quand la travée est baissée.

L'argument de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est qu'il n'est pas juste, à notre avis, de faire payer au secteur de la marine marchande, qui verse des péages, une partie du projet de rénovation alors qu'elle n'utilise absolument pas les longues travées fixes à bas tirant d'air de part et d'autre de la structure de la travée levante verticale.

[Text]

The final agreement on this matter was that, of the approximate \$37 million that the federal government would pay, the Treasury Board asked the seaway authority to pay \$20 million, and the seaway authority has paid \$20 million.

**The Chairman:** You've paid that already?

**Mr. Stewart:** We've paid that already, and as a result we had to turn in \$10 million of our long-term investments to cover that, as I mentioned earlier. So that of course takes the reserve down by a considerable amount as well.

We did have lengthy discussions. The mandate question came up many times, but in the end it was decided that the government would look to see where some money was available without regard necessarily to the mandate question, and it was decided that some of the funding from the St. Lawrence Seaway Authority would be used for that purpose. So that's the story on the Valleyfield bridge.

**The Chairman:** I appreciate the response.

Has the seaway ever paid a dividend to the federal government?

**Mr. Stewart:** No. That is in the act and in our restructuring. We're quite prepared to do it, but we first have to make a profit.

**The Chairman:** We'd all love to see that happen. That's correct.

**Mr. Stewart:** Including us.

**Mr. Keyes:** Some might think, though, that a dividend was paid when the seaway was left holding the bag on the bridge.

We've talked about price competitiveness between different modes of transportation when it comes to shipping and moving material, specifically grain. Recent studies have shown that the movement of grain by rail has become cost competitive with the seaway. May I have your thoughts on that, and what the seaway may be up against in this very shipping season?

**Mr. Stewart:** Yes. Certainly there have been some rail shipments of grain that might otherwise have gone on the seaway, distinct from the winter shipments when the seaway is closed. I think the railway companies may be willing to take minimum profit, or even a loss on some lines, in order to get the business. We don't see their deals. They don't have to publish their tariffs. They are able to keep that to themselves, so it's hard for others to know just what costs they incur and what their expenses are.

**Mr. Keyes:** That would be an unlevel playing-field for you?

**Mr. Stewart:** Well, they are a competitor, most certainly. Maybe it's not level in the sense that we don't have access to their tariffs but they do to ours.

They've rationalized their companies. They've reduced their work forces very considerably, as you'll know better than I do, down to in the 30 thousands of people, in terms of CN, from well over 100,000. They've restructured their

[Translation]

L'entente a fini par se faire sur ce point, et sur les 37 millions de dollars que le gouvernement fédéral va payer, le Conseil du Trésor a demandé à l'Administration de la voie maritime de verser 20 millions de dollars, ce que nous avons fait.

**Le président:** Vous avez déjà payé cette somme?

**M. Stewart:** Oui, nous avons payé, et nous avons dû réaliser, à cet effet, 10 millions de nos investissements à long terme, comme je le disais toute à l'heure, ce qui naturellement fait baisser nos réserves.

Nous avons eu de longues tractations, la question du mandat est revenue plusieurs fois, mais il a été décidé, en fin de compte, que le gouvernement essaierait de trouver des fonds sans nécessairement tenir compte du mandat, et il a été décidé qu'une partie des fonds de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent serait utilisée à cette fin. C'est donc là l'histoire du pont de Valleyfield.

**Le président:** Je vous remercie de cette réponse.

La Voie maritime a-t-elle jamais payé un dividende au gouvernement fédéral?

**M. Stewart:** Non. C'est prévu dans la loi et dans notre restructuration, et nous sommes tout à fait disposés à le faire, mais il nous faut d'abord réaliser des bénéfices.

**Le président:** Voilà une chose qui nous ferait bien plaisir à tous.

**M. Stewart:** A nous aussi, croyez-moi.

**M. Keyes:** Aux yeux de certains, un dividende a bel et bien été versé quand l'Administration de la Voie maritime a payé l'addition pour le pont.

Il a été question de concurrence des prix dans le transport des marchandises, en particulier des céréales, entre les différents modes de transport. Des études récentes ont montré que le transport des céréales par chemin de fer ne coûte pas plus cher que par la Voie maritime. Qu'en pensez-vous? A quelle concurrence la Voie maritime devra-t-elle faire face pendant la prochaine saison de navigation?

**M. Stewart:** C'est vrai, il y a eu des expéditions de céréales par chemin de fer qui normalement auraient été expédiées par la Voie maritime, et qui n'étaient pas des expéditions d'hiver, lorsque cette dernière est fermée. Les compagnies de chemins de fer sont disposées à se contenter d'un bénéfice minimum, voire d'une perte, pour gagner des clients. Nous ne savons pas quels contrats ils passent, ils n'ont pas publié leurs tarifs, ils ne sont pas tenus de rendre ces choses-là officielles, il est donc difficile pour les autres de savoir au juste quels sont leurs coûts et leurs dépenses.

**M. Keyes:** Ce qui vous met en position d'infériorité?

**M. Stewart:** Ils nous font certainement concurrence. Mettons que nous soyons en position d'infériorité, au sens où nous ne connaissons pas leurs tarifs, tandis qu'eux connaissent les nôtres.

Ils ont rationalisé leur organisation et considérablement comprimé leurs effectifs, vous le savez sans doute mieux que moi: c'est ainsi que CN les a ramenés de plus de 100,000 à environ 30,000. Ils ont restructuré leur organisation, qui

[Texte]

company and they are operating very efficiently. I might still question whether they can operate in the rail mode as efficiently and economically as we can operate in the marine mode, but they have, as you've said, competed and they have some business.

**Mr. Keyes:** Do you see it, then, as a viable threat? You've said that they might not be able to, but that doesn't indicate to me that—

**Mr. Stewart:** I don't know as I see it as a threat so much. I see it as another transportation alternative of which we have to be aware, and we have to sharpen our pencils and make sure that, along with the Mississippi system, the east coast ports, and other options, we're aware of them and we put ourselves in a position to compete with those options.

• 1635

**Mr. Keyes:** To help you out in that competition, you'd indicated before us last time that you were looking for an exemption from paying the corporation tax—

**Mr. Stewart:** That is correct.

**Mr. Keyes:** —a sizeable one. Have you been successful?

**Mr. Stewart:** We haven't yet. We continue to work with Treasury Board. We continue to seek exemption. It was an average of \$1 million a year, as I think your records will show. We haven't had to pay it, nor have we been exempted, and we have accrued it.

**Mr. Keyes:** You'll have to be a little slower with me on that one. The rule is still there and you have to pay it. But you haven't paid it.

**Mr. Stewart:** I don't say the rule is still there. I think the better way to explain it is that government officials are reviewing the whole matter not only with the St. Lawrence Seaway Authority but also with other crown corporations, particularly those that don't make money, to determine whether or not this large corporation tax ought to apply or whether they can be exempted. We continue to deal with them. They continue to talk to us. But we have not yet been exempted.

**Mr. Keyes:** What's the status on the more than \$40 million in outstanding legal claims against the seaway?

**Mr. Stewart:** The number of claimants has been reduced quite a bit in the last two years. We're down to fewer than 20 claimants in both cases. No, that isn't right. We're down to fewer than 20 in one and we're considerably more than 20 in the other. The claims still total roughly \$20 million each for a total of \$40 million, as you've said.

We continue to go through the examination for discovery process. We continue to do what must be done to conclude the matter. We're still proceeding. It's still costing us money. There are fewer claimants on the other side than there were. But that's really the only progress.

[Traduction]

fonctionne très efficacement. Je me demande toujours encore s'il est possible de transporter par rail aussi efficacement et économiquement que nous pouvons le faire, mais ils nous font concurrence, comme vous le dites, et ils se sont trouvés des clients.

**M. Keyes:** Est-ce que vous y voyez une menace à long terme? Vous dites que vous avez vos doutes sur la capacité de vous faire concurrence, mais cela ne m'indique pas que. . .

**M. Stewart:** Je n'y vois pas tant une menace qu'un autre mode de transport dont nous devons tenir compte: nous devons donc affûter nos armes et tenir compte de leur existence, comme de celle du réseau du Mississippi, des ports de la Côte est et autres options, et nous mettre en mesure de leur faire concurrence.

**M. Keyes:** La dernière fois que vous avez comparu vous avez dit que pour redresser la situation et vous permettre de faire concurrence, vous demandiez à être exemptés de payer l'impôt sur les sociétés. . .

**M. Stewart:** C'est exact.

**M. Keyes:** . . .qui est considérable. Y êtes-vous parvenu?

**M. Stewart:** Pas encore, mais nous n'avons pas renoncé à demander au Conseil du Trésor d'être exemptés de cet impôt, qui représente en moyenne 1 million de dollars par an, comme vous pouvez le voir dans vos dossiers. Nous n'avons pas eu à le payer, nous n'en avons pas non plus été exemptés, et il est dû et couru.

**M. Keyes:** Attendez un instant là, j'essaie de comprendre: la règle est toujours encore en place, et vous avez à payer cet impôt, mais vous ne l'avez pas fait.

**M. Stewart:** Je n'ai pas dit que la règle était encore en place. Laissez-moi mieux m'expliquer: les hauts fonctionnaires examinent toute cette question, non seulement pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais aussi pour d'autres sociétés de la Couronne, en particulier celles qui ne réalisent pas de bénéfices, pour voir si ce lourd impôt sur les sociétés devrait s'appliquer ou s'il devrait y avoir exemption. Nous continuons à en discuter entre nous, mais l'exemption n'a pas encore été décidée.

**M. Keyes:** Où en est la question des 40 millions de dollars, ou davantage, de frais et dépens à recouvrer de l'Administration de la Voie maritime?

**M. Stewart:** Le nombre de demandes de règlement a été bien réduit au cours des deux dernières années, et dans les deux affaires il en reste moins qu'une vingtaine. Non, ce n'est pas exact, il y en a moins qu'une vingtaine dans l'une des affaires, et beaucoup plus dans l'autre. Les demandes de règlement s'élèvent toujours à environ 20 millions de dollars pour chacune, soit un total de 40 millions, comme vous le disiez.

Nous en sommes toujours encore au stade de la communication préalable, et faisons ce qui doit être fait pour arriver à conclure l'affaire. Cela nous coûte toujours encore de l'argent. Il y a moins de demandes de règlement qu'il n'y en avait, mais c'est là le seul progrès.

[Text]

**Mr. Keyes:** Is that coming out of the reserve fund as well, or is there a special contingency fund for those?

**Mr. Stewart:** The expenditures for our legal representation come out of our funding. If we finally get a judgment and if there's a judgment that's not completely in our favour, how we'll pay for that judgment has not yet been decided.

**Mr. Keyes:** You have surplus land holdings.

**Mr. Stewart:** Yes.

**Mr. Keyes:** How much land do you have in surplus?

**Mr. Stewart:** It's a very considerable amount, Mr. Keyes. I can't give you the acreage. But those lands that we hold for an expanded canal or a new route in the St. Catharines area for the canal, in the St. Catharines—Niagara Falls area is very considerable. We continue to hold that property for such an eventuality.

**Mr. Keyes:** Has the Seaway ever leased out any of that land for commercial use?

**Mr. Stewart:** Yes. We have many leases in that area. I can't relate what they are on an annual basis, but we get market value for that property. It is leased out.

**Mr. Keyes:** Is there a percentage of this surplus land holdings that is generating any kind of income? Do you have any kind of a percentage? Does the seaway actively...?

**Mr. Stewart:** Maybe I could give you the number of lessees and the average value of the lease or the total value of all those leases. Would that be useful? I can easily do it. We have it. I just don't have it in my head at the moment. But we have those figures.

**Mr. Keyes:** How much surplus land you have and how much is actually being used commercially.

**Mr. Stewart:** All right. And the average value?

**Mr. Keyes:** Even the potential of commercial use on certain lands. Or has the seaway already maximized the potential use of those extra ones?

**Mr. Stewart:** No. I don't think so. We continue to work with developers. There's a developer in the St. Catharines area, Mr. Bruce Smith, with whom the chairman I'm sure is familiar, who wants to have a development around lock 3. There is another developer who is proposing a number of golf courses and some other use of property in that general area. The City of Welland has been discussing with us the purchase of some property in Welland. So there are a number of initiatives under way.

• 1640

I don't suggest that we have completed our initiatives. As a matter of fact, I suggest we haven't. But we are working both on the sale of property we don't need and the leasing of property we require at market value. I would be pleased to provide that information for you if that would be useful.

[Translation]

**M. Keyes:** Est-ce que cet argent provient également du fonds de réserve, ou bien y a-t-il un fonds de prévoyance spécial pour ces cas-là?

**M. Stewart:** Les dépenses pour nous faire représenter au tribunal proviennent de nos propres réserves. Si nous obtenons en fin un jugement qui ne soit pas complètement en notre faveur, on n'a pas encore décidé d'où proviendront les fonds.

**M. Keyes:** Vous possédez de nombreuses terres.

**M. Stewart:** C'est exact.

**M. Keyes:** Combien de terres avez-vous en excédent?

**M. Stewart:** C'est un nombre considérable, monsieur Keyes, mais je ne peux pas vous en donner la superficie. Les terres que nous possédons pour élargir le canal, dans la région de St. Catharines, ou pour une nouvelle route, dans la région de St. Catharines—Chutes du Niagara, sont considérables, mais nous les gardons pour une pareille éventualité.

**M. Keyes:** Votre administration a-t-elle jamais loué à bail des terres à des fins commerciales?

**M. Stewart:** Si, nous avons de nombreux baux dans cette région. Je ne sais pas ce que cela représente comme revenu annuel, mais le loyer de ces propriétés est fixé à leur valeur marchande. Ces terres sont louées à bail.

**M. Keyes:** Y a-t-il un pourcentage de ces terres excédentaires qui produit un revenu? En connaissez-vous le pourcentage? L'Administration de la Voie maritime poursuit-elle activement...?

**M. Stewart:** Je peux vous donner le nombre de preneurs à bail, la valeur moyenne du bail ou la valeur totale de tous les baux. Est-ce que cela vous serait utile? Nous avons ces chiffres, et je peux facilement vous les faire parvenir, mais je ne les ai pas en tête.

**M. Keyes:** Je voudrais bien savoir combien de terres excédentaires vous avez et quel est le pourcentage actuellement utilisé à des fins commerciales?

**M. Stewart:** Très bien, également la valeur moyenne?

**M. Keyes:** Et même le potentiel d'utilisation commerciale pour certaines terres. Votre administration a-t-elle déjà utilisé au maximum ces terres excédentaires?

**M. Stewart:** Non, je ne le pense pas. Nous continuons à travailler avec les promoteurs; il y en a un dans la région de St. Catharines, M. Bruce Smith, que le président connaît certainement, et qui voudrait construire autour de l'écluse 3. Il y en a un autre qui propose d'établir des terrains de golf et d'utiliser les terres à d'autres fins encore, dans cette région. La ville de Welland discute avec nous de l'acquisition de certains biens immobiliers dans cette agglomération. Plusieurs choses sont donc en cours.

Nous n'avons certes pas épuisé toutes les possibilités, et nous essayons à la fois de vendre les biens dont nous n'avons pas besoin et de louer à leur valeur marchande ceux dont nous pourrions avoir besoin. Si vous le voulez, je m'empresse de vous fournir cette information.

[Texte]

**Mr. Keyes:** It would. Thank you very much.

From a somewhat parochial point of view, where are we at on the twinning of the Welland Canal?

**Mr. Stewart:** We are dead in the water. The reason for that is—

**Mr. Keyes:** It is so far back on the back burner that it is—

**Mr. Stewart:** Yes. The reason for that is we operate well below capacity. At 20 or so ships on a good day going through the system, when we could easily handle 40, there is no justification for twinning the system and going to that expense. The plans to do it are still available. We have finished all of that process, but we have no plan to do it, and obviously we have no funding to do it either.

**Mr. Keyes:** If you are looking at 20, capacity 40, where do you hope to be in five years?

**Mr. Stewart:** In five years we hope to have increased our annual—

**Mr. Keyes:** On the Welland. Sorry. I should have qualified that.

**Mr. Stewart:** Specifically on the Welland, we had this year 37 million tonnes. We hope in six or seven years to be at 42 million tonnes, an increase of 5 million tonnes. That is not five years; it is a little beyond that.

**Mr. Keyes:** As far as ships went, you said 40 to 20.

**Mr. Stewart:** In terms of ships we had 3,500 ships in total.

**Mr. Keyes:** I am sorry. Welland specific again.

**Mr. Stewart:** Maybe 25, 28 ships on average per day, in five to seven years.

**Mr. Keyes:** And a capacity of 40.

**Mr. Stewart:** Yes.

**Mr. Keyes:** Wow! So we are not going to see a marked increase in the number of ships—

**Mr. Stewart:** No. We are not going back to 1977 when we had record ships.

**Mr. Keyes:** Will we ever go back to 1977, Mr. Stewart?

**Mr. Stewart:** No.

**Mr. Keyes:** We never will.

**Mr. Stewart:** No. The industry has rationalized itself in terms of its equipment. There are fewer ships. Some are a little larger than they once were, but there are certainly fewer vessels. The whole transportation structure in Canada is such that the seaway system will never return to the 1977 level, which was 66 million tonnes in the Welland Canal.

**Mr. Keyes:** I suppose that partially has something to do with the fact that steel companies' iron ore needs are down.

[Traduction]

**M. Keyes:** Certainement, je vous en remercie d'avance.

Je vais un peu prêcher pour ma paroisse: Où en sommes-nous pour le jumelage du Canal Welland?

**M. Stewart:** Au point mort, la raison en étant que...

**M. Keyes:** C'est depuis tellement longtemps en souffrance que...

**M. Stewart:** Oui, la raison, c'est que nous opérons bien en dessous de notre capacité. Quand la journée est bonne, nous avons une vingtaine de bateaux qui passent par le système, alors que nous pourrions aisément en avoir une quarantaine; il n'y a donc aucune justification pour jumeler le système et engager des frais. Les plans existent encore, nous en avons terminé avec cela, mais n'ayant pas de ressources à cet effet, nous n'avons pas l'intention de le faire.

**M. Keyes:** S'il y a une vingtaine de bateaux qui passent par la Voie et que vous pourriez en faire passer une quarantaine, où espérez-vous en être d'ici cinq ans?

**M. Stewart:** Dans cinq ans nous espérons avoir augmenté notre fret annuel...

**M. Keyes:** Je parle du canal Welland, j'aurais dû le préciser.

**M. Stewart:** Sur le Welland nous avons transporté cette année 37 millions de tonnes. D'ici six ou sept ans, nous espérons atteindre 42 millions de tonnes, soit une augmentation de cinq millions, mais il faudra compter un peu plus de cinq ans d'ici.

**M. Keyes:** Pour les nombres de bateaux, vous disiez entre 20 et 40.

**M. Stewart:** Nous avons eu 3,500 bateaux en tout.

**M. Keyes:** Là encore je vous demande les chiffres pour le canal Welland.

**M. Stewart:** Peut-être une moyenne de 25 à 28 bateaux par jour, d'ici cinq à sept ans.

**M. Keyes:** Avec une capacité de 40.

**M. Stewart:** C'est exact.

**M. Keyes:** Nous n'allons donc pas voir une augmentation considérable du nombre de bateaux...

**M. Stewart:** Non, nous ne reviendrons pas à l'année 1977, avec son chiffre record de bateaux.

**M. Keyes:** Reverrons-nous jamais ces temps-là, monsieur Stewart?

**M. Stewart:** Non.

**M. Keyes:** Disparus à jamais.

**M. Stewart:** Non, le secteur a rationalisé son équipement, il y a moins de bateaux, certains sont un peu plus grands qu'ils ne l'étaient, mais il y en a moins. Toute la structure des transports au Canada a tellement changé que la Voie maritime ne reviendra jamais à son niveau de 1977, qui était de 66 millions de tonnes pour le canal Welland.

**M. Keyes:** Cela doit être lié en partie au fait que la sidérurgie a moins besoin de minerai de fer.

[Text]

**Mr. Stewart:** Yes, it does. It is the economic recession we have been going through. But it is more than that, it is the fact that the steel companies—you will know from your riding—are rationalizing themselves. The use of iron ore is becoming quite different for the future from what it was in the past. The amount of coal that will be consumed by these companies will be less in the future than it has been in the past. It is a combination of a whole number of things, but particularly in the Hamilton area it is the rationalization of the steel companies.

**Mr. Keyes:** Thank you, Mr. Stewart.

**Mr. Wilbee:** I have one question. It is perhaps of a little different nature. I have here from the Library of Parliament the Declaration of Indiana. I know it is not your statement. It says:

The waterway's geographic position has encouraged the low-cost movement of raw materials to industrial centers, and access to the ocean is assured a level of success, however, there is a concern about government policies that raise costs and may create serious difficulties in the future.

Could you enlighten us as to what these government policies are that the writer of this was concerned about?

**Mr. Stewart:** I really can't, but I could speculate. I was not a part of the Declaration of Indiana meetings.

**Mr. Wilbee:** Would you like to speculate?

**Mr. Stewart:** No. Speculation is not my strong suit.

• 1645

**Mr. Wilbee:** Maybe that's why you got where you are. You're not familiar with whether they were referring to labour policies or transportation subsidies? There are so many different government policies that affect your operation, and provincial governments as well as federal governments.

**Mr. Stewart:** No, I'm not sure what they were referring to.

**The Chairman:** Mr. Stewart, an extension of the shipping season to January 1 was suggested. Has that been looked at? It seems to keep getting pushed back each year. If the weather is favourable it seems that it's successful. A couple of years ago the weather wasn't that favourable at the end of December, as I recall, and there was some difficulty. What are your feelings on that?

**Mr. Stewart:** We have certainly said in all of our meetings, and in our promotional material and so on, that we're quite prepared to lengthen the season by a few days and open it a few days earlier, providing there's business and providing the weather co-operates. We will not specify a particular date for closing before the season starts, because we don't know what the first week of January or mid-January will produce in terms of weather. It just is not economical for the seaway system to stay in operation when there's heavy ice cover in the locks and in the connecting channels. There's nowhere to put the ice. It's not like an open body of water where ice will slide under other parts of ice and disappear. There's nowhere for it to go.

[Translation]

**M. Stewart:** Oui, c'est vrai, c'est la récession économique que nous subissons. Mais il y a plus que cela: le secteur sidérurgique, comme vous le savez d'après votre circonscription, s'est modernisé, le minerai de fer sera utilisé tout autrement que dans le passé. La sidérurgie consommera moins de charbon. Il y a donc plusieurs facteurs qui se sont conjugués, mais dans la région de Hamilton, en particulier, c'est la rationalisation des usines sidérurgiques.

**M. Keyes:** Je vous remercie, monsieur Stewart.

**M. Wilbee:** J'ai une question, mais de nature un peu différente. J'ai sous les yeux la *Declaration of Indiana* de la Bibliothèque du Parlement. Ce n'est pas vous qui le dites, mais voici ce qui y est dit:

La situation géographique de la Voie maritime a encouragé le transport à faibles coûts de matières premières vers les centres industriels, et l'accès à l'océan s'est avéré avantageux mais on craint que les politiques du gouvernement n'élèvent les coûts et ne créent, à l'avenir, de grandes difficultés.

Pouvez-vous nous dire quelles sont ces politiques du gouvernement qui préoccupaient l'auteur de ces lignes?

**M. Stewart:** Je n'en sais rien, mais je peux deviner, bien que je n'aie pas participé aux réunions de la *Declaration of Indiana*.

**M. Wilbee:** Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

**M. Stewart:** Non, je ne m'amuse pas à faire des devinettes.

**M. Wilbee:** C'est peut-être ce qui vous a valu votre poste. Vous ne savez donc pas s'il est question, dans cette Déclaration, de politiques syndicalistes ou de subventions aux transports? Il y a tant de politiques gouvernementales qui ont des incidences sur votre société, et celles des gouvernements provinciaux tout autant que celles du gouvernement fédéral.

**M. Stewart:** Non, je ne sais pas au juste ce qu'ils entendent par là.

**Le président:** On n'avait pas proposé de prolonger la saison de navigation au 1<sup>er</sup> janvier. Avez-vous envisagé cette possibilité? D'année en année on recule cette décision, et pourtant ce serait une bonne mesure à prendre si les conditions météorologiques sont favorables. Elles ne l'étaient pas, il y a quelques années, à la fin de décembre, et il y a eu des difficultés. Qu'en pensez-vous?

**M. Stewart:** Lors de toutes nos réunions, et dans nos documents de promotion, nous avons dit que nous étions effectivement disposés à prolonger la saison de quelques jours et à commencer quelques jours plus tôt, à condition que les affaires le justifient et que les conditions météorologiques sont favorables. Nous ne voulons pas préciser la date de fermeture avant le début de la saison, parce que nous ne savons pas quel temps il fera au début ou au milieu du mois de janvier. Quand les écluses et les chenaux de communication sont pris dans une épaisse couche de glace, il n'est vraiment pas rentable pour la Voie maritime de rester ouverte. Il n'y a pas d'endroit où mettre la glace, ce n'est pas comme un plan d'eau ouvert, où les blocs de glace glissent sur d'autres, et disparaissent. Ici la glace reste.

[Texte]

Installation of expensive bubbler systems and other opportunities that exist would just be too costly. We have constantly told the industry, and we've gone over this many time in our meetings, that we are open 40 days longer now than we used to be in 1959 when the system opened, and that's because of technological improvements that have been made in the system. We can't guarantee in advance, and this is what we're being asked to do so, that orders can be placed and the system can be relied upon at that time of the year. We can't specify in advance that we're going to stay open to a particular date, beyond January 1 in particular. It's even questionable in the last week of December.

**The Chairman:** During the opening of the seaway in St. Catharines on Monday, your vice-president, Mr. Trépanier, mentioned the 26'3" draught that now exists in the canal, and you talked about it. You also talked about possibly extending that draught up the St. Lawrence. I assume that the 26'3" draught is available for grain downbound, but the iron ore in the other direction wouldn't be available for the 26'3" draught. Could you explain that to me?

**Mr. Stewart:** Yes, I can. The shipments coming out of the Great Lakes and going to locations in Lake Ontario, Hamilton and Toronto, etc., can make use of the 26'3" of course. But shipments right the way through the system are governed by the minimum depth of 26'-1" in the Montreal—Lake Ontario section. Grain would benefit. Any other commodity might benefit as well because of the additional hundred tonnes per inch that I referred to earlier.

The difficulty in the Montreal—Lake Ontario section is that it's mostly bedrock. In the section from St. Lambert to Beauharnois it would cost most of the \$6 million to \$8 million that we're talking about to blast and prepare that area for just two more inches of draught. We had a meeting in Washington yesterday with the Seaway Summit Committee I was talking about earlier. We did put on the table this cost-benefit analysis that we had done, and said to the industry, "There is a payback over a period of time. Now we need to talk about your views relative to the cost." We will do that in the months ahead. It's a very expensive proposition and nobody has the money, unless we can encourage the industry to realize there is a payback for industry, and proceed somehow in that way.

**The Chairman:** You say the increased draught in the Welland Canal goes directly to the bottom line. Do you have any projections of the amount that is going to benefit that portion of the system this year?

[Traduction]

L'installation de diffuseurs de bulles d'air et d'autres appareils serait absolument trop coûteuse. Nous ne cessons de répéter partout, et aussi au cours de nos réunions, que la voie est navigable 40 jours de plus qu'elle ne l'était en 1959, lors de son inauguration, et ce en raison des progrès techniques qui ont été accomplis. Nous ne pouvons garantir d'avance—ce qu'on prétend exiger de nous—que le système est fiable en cette saison et qu'on peut retenir le passage. Nous ne pouvons promettre d'avance que nous serons ouverts à une certaine date, en particulier après le 1<sup>er</sup> janvier, et même la dernière semaine de décembre n'est pas sûre.

**Le président:** Lundi dernier, pendant l'ouverture de la Voie maritime à St-Catharines, votre vice-président, M. Trépanier, a mentionné les 26pi.3po. de tirant d'eau qui existent actuellement dans le canal, et vous en avez parlé, ainsi que de la possibilité de prolonger ce tirant d'eau jusque dans le Saint-Laurent. J'imagine que ces 26pi.3po. de tirant d'eau existent pour les grains transportés en aval, mais que ce ne serait pas possible pour le minerai de fer transporté en amont. Pouvez-vous m'expliquer cela?

**M. Stewart:** Certainement. Les chargements qui proviennent des Grands-Lacs et sont acheminés en divers endroits du Lac Ontario, à Hamilton et à Toronto, etc., peuvent utiliser les 26pi.3po., bien entendu, mais dans l'ensemble du système ils sont limités par la profondeur de 26pi.1po. du tronçon Montréal—Lac Ontario. Les céréales peuvent en bénéficier, de même que toute autre denrée, en raison des 100 tonnes par po. supplémentaires dont je parlais tout à l'heure.

Dans le tronçon Montréal—Lac Ontario, la difficulté est que le fond est constitué, pour l'essentiel, d'un substrat rocheux. La plus grande partie des six à huit millions de dollars prévus pour le tronçon Saint-Lambert—Beauharnois serait dépensée pour le travail aux explosifs et la préparation, aux fins de donner seulement 2po. de tirant d'eau de plus. Nous avons eu hier une réunion, à Washington, avec le Seaway Summit Committee dont je vous ai parlé tout à l'heure. Nous avons présenté l'analyse de rendement que nous avons préparée, et avons déclaré: «avec le temps cela rapportera mais nous devons maintenant parler de ce que vous pensez du coût». C'est ce que nous allons faire dans les mois qui viennent mais ce sont là des travaux très coûteux. Personne n'a les ressources nécessaires, et le seul moyen d'exécuter ces travaux, et sauf à persuader le secteur qu'il y va de son intérêt, on n'a guère le moyen de réaliser ce projet.

**Le président:** Vous disiez que les augmentations du tirant d'eau dans le canal Welland se répercutent directement sur vos recettes. Est-ce que vous prévoyez à combien elles se chiffreront cette année, en raison des travaux effectués sur ce tronçon?

[Text]

• 1650

**Mr. Stewart:** I'm sorry we don't have that. All I can tell you is there is the additional 200 tonnes available per ship. I can't project what that would mean because commodities are charged at different rates, for one thing. They're not uniform. It would depend which commodity makes most use of that additional draught. I could try to develop a figure for you, if you'd like, but I'm afraid I don't have one.

**The Chairman:** No, I think that's satisfactory. I'm sure you'll be keeping track of it, and next year we'll have the figures available.

Is the Gulf of Mississippi competition mainly in grain, or is it in other commodities as well?

**Mr. Stewart:** The Mississippi and Gulf combination is in all commodities. I guess coal and grain are the principal ones, and they do offer a definite competition to the seaway option.

**The Chairman:** Are they still having difficulties with water levels?

**Mr. Stewart:** No, they aren't really. The water level question is not as serious as people might think. They've only had two or three problems in the last hundred years with water levels, contrary to popular belief. Their problems have to do with the number of barges available and labour disruption from time to time. They don't have a toll structure, as you probably know.

They have 27 locks between St. Paul and St. Louis and no locks from St. Louis to New Orleans. They don't have a toll on those 27 locks, but they do have a 15¢ per ton charge for fuel for commercial vessels, which will rise to 20¢ per ton by 1995. That generates \$70 million in the U.S. annually, which is half of their capital program.

They provide \$300 million for operation and maintenance of the inland waterway system in the U.S. from appropriations every year, so again they fund their system in a way that's quite different from ours. That puts a different complexion on their competitive position.

They keep the dredging at 12 feet, and the tugs and barges using the system draw 9 feet, so they're fine in terms of water levels.

**The Chairman:** The Declaration of Indiana mentioned twinning the lock at Sault Ste. Marie and rehabilitating the Canadian lock. Is your answer the same for that area of the seaway as it was for the Welland Canal? Is the capacity just not adequate to go into a twinning procedure at that point in the system?

**Mr. Stewart:** I might even have a better answer to that one. That lock's under the jurisdiction of Parks Canada, so the St. Lawrence Seaway Authority doesn't have to be concerned with it.

**The Chairman:** Perhaps some money for the bridge, but anyway...

[Translation]

**M. Stewart:** Je regrette, mais je n'ai pas ces chiffres. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'un bateau peut transporter 200 tonnes de plus. Il m'est impossible de prévoir ce que cela aura pour résultat, ne serait-ce que parce que les tarifs ne sont pas uniformes, ils diffèrent selon la marchandise. Cela dépend donc des marchandises qui gagneront le plus à être transportées grâce à ce tirant d'eau supplémentaire. Je pourrais faire faire les calculs pour vous, mais je n'ai rien sous la main.

**Le président:** Non, cela suffit pour l'instant, vous suivrez sans doute cette question, et l'an prochain vous nous apporterez les chiffres.

La concurrence du Golfe du Mississippi porte-elle surtout sur les grains, ou sur d'autres marchandises aussi?

**M. Stewart:** Toutes les marchandises sont transportées dans l'ensemble Mississippi et Golfe; le charbon et les grains sont les principales et sur ces denrées il y a certainement une forte concurrence pour la Voie maritime.

**Le président:** Connaissent-ils encore des difficultés avec les niveaux d'eau?

**M. Stewart:** Pas vraiment; la question du niveau d'eau n'est pas aussi grave qu'on le penserait. Contrairement à l'opinion populaire, on n'a connu dans cette région-là que deux ou trois problèmes de niveaux d'eau au cours du dernier siècle. Ils ont parfois des difficultés avec le nombre de chalands disponibles et des interruptions de travail. Vous savez sans doute qu'ils n'ont pas de structures de péage.

Entre St-Paul et St-Louis ils ont 27 écluses, et aucune de St-Louis à la Nouvelle-Orléans. Ils n'ont pas de péage sur ces 27 écluses, mais ils prélèvent 15c. par tonne de carburant pour bateaux de la marine marchande, et ce prélèvement atteindra 20c. par tonne en 1995. Cela assure aux États-Unis une recette annuelle de 70 millions de dollars, ce qui représente la moitié de leur programme de dépenses en capital.

Chaque année ils fournissent 300 millions de dollars pour le fonctionnement et l'entretien du réseau de voies navigables intérieures des États-Unis par affectation, de sorte que là encore le système est financé de façon très différente du nôtre, et les conditions dans lesquelles ils nous font concurrence ne sont pas du tout les mêmes.

Ils draguent jusqu'à 12 pieds de profondeur, et les remorqueurs et chalands qui pratiquent ces voies d'eau ont un tirant de neuf pieds, de sorte qu'il n'y a pas de problème de niveau d'eau.

**Le président:** La *Declaration of Indiana* mentionnait le jumelage de l'écluse de Sault Ste Marie et la réfection de l'écluse canadienne. Allez-vous me répondre, pour ce tronçon de la voie maritime, comme vous l'avez fait pour le Canal Welland? La capacité est-elle insuffisante pour procéder, à ce stade, à ce jumelage?

**M. Stewart:** J'ai même une meilleure réponse à vous donner: cette écluse-là relève de la compétence de Parcs Canada, et ne concerne donc pas l'Administration de la voie maritime du St-Laurent.

**Le président:** Un peu d'argent pour le pont, peut-être, mais de doute façon...

[Texte]

You mentioned you only participate in the marketing initiatives every second year, and the Americans go every year. Is that just as a result of your analysis of how effective those marketing trips are?

**Mr. Stewart:** Yes, it is. The trips cost about \$150,000, and marketing is not an exact science. You don't see today's efforts rewarded tomorrow, as people will know. On the other hand, you do expect to see a correlation between your expenditure and your effort to promote the system and encourage business after a period of time. We think it's more appropriate to make the right selection of European countries and make the trip every second year than it is to participate on an annual basis and, in some cases, have repetitive trips to the same parts of Europe.

We would like to participate on an annual basis, if our finances would allow us to, but we don't think that's an appropriate expenditure. We don't see a quick enough response for our efforts to justify what we think would be an expensive trip on an annual basis.

We don't give up on the notion. We're very anxious to get to producers and customers in other parts of the world. We're not denying that fact, but there are other ways to do it. You can have agents in Europe work on your behalf. We appreciate very much the work the Americans do annually, because it benefits the system. That's great.

• 1655

**The Chairman:** The safety record of the seaway seems to be quite good, and there haven't been any major oil spills or chemical spills. If there were, what plans are in place to deal with them?

**Mr. Stewart:** The seaway authority as such is responsible only for oil and noxious-substance spills in the lock areas themselves, and in the canals that connect and join the locks. The other open waters are the responsibility of the Canadian Coast Guard.

We have a good working relationship with the Canadian Coast Guard. The Canadian Coast Guard has developed many contingency plans, caches of equipment, and trained personnel to handle these incidents. Contracts are even available in the Great Lakes system for companies to become involved in an incident on short notice.

So our role is minimal. The prime role is with the Coast Guard, for both oil and noxious substances; and there are many of those coming out of the Sarnia area. We would rely on their expertise if there were a major problem in the open waters of the seaway system. We might even rely on their expertise in the closed waters of the seaway system.

**The Chairman:** In the canal I assume you co-operate with bodies such as my municipality and the region of Niagara and the other areas, and contingency plans are in place in case an accident does occur.

**Mr. Stewart:** Yes, we can certainly say we have plans in place. They are exercised from time to time. We're conscious of the threat and we think we're prepared to handle it.

[Traduction]

Vous disiez que vous ne participez aux missions commerciales que tous les deux ans, alors que les Américains le font chaque année. Cette décision résulte-t-elle de votre analyse du rendement de ces voyages de commercialisation?

**M. Stewart:** Oui, effectivement. Les voyages nous reviennent à environ 150,000\$, et la commercialisation n'est pas une science exacte. Chacun sait que les résultats de tels voyages ne sont ni certains, ni immédiats. Par ailleurs il existe, au bout d'un certain temps, une corrélation entre nos dépenses et nos efforts de promotion du système et de conquête d'une clientèle. Il nous paraît préférable de bien choisir les pays européens et de faire le voyage tous les deux ans, plutôt que d'y participer chaque année et, dans certains cas, de répéter les mêmes voyages dans les mêmes régions d'Europe.

Certes, si nous avons les ressources nécessaires nous pourrions participer chaque année à cette campagne, mais en l'occurrence cela ne nous paraît pas une dépense qui s'impose. Ce sont des voyages coûteux, si on les fait chaque année, et ils ne portent pas assez rapidement leurs fruits.

Nous n'y renonçons pas pour autant, et sommes très désireux de nous adresser aux producteurs et clients d'autres régions du monde, nous ne le nions certes pas, mais il y a d'autres façons de procéder. Nous pouvons avoir des agents, en Europe, qui travaillent pour notre compte. Nous apprécions beaucoup ce que font chaque année les Américains, parce que le système en bénéficie, et c'est très bien ainsi.

**Le président:** La sécurité, sur la Voie maritime, semble bonne, il n'y a pas eu de déversement grave de pétrole ou de produits chimiques, mais s'il y en avait, existe-t-il un plan pour y faire face?

**M. Stewart:** L'Administration de la voie maritime n'est responsable que des déversements de pétrole et de produits dangereux dans les écluses proprement dites, ainsi que dans les canaux qui les relie. Les autres eaux navigables relèvent de la responsabilité de la Garde côtière canadienne.

Cette dernière a plusieurs plans d'urgence en place, elle dispose de matériel en cache et de personnel bien entraîné pour faire face à ce genre de situation. Il y a même des sociétés, dans la région des Grands lacs, qui ont signé des contrats qui les engagent à intervenir, à bref délai, en cas d'accident.

Notre rôle est donc minimal, et tant pour le pétrole que pour les produits dangereux c'est la Garde côtière qui assume la plus grande responsabilité. Or il y a un grand nombre de ces produits qui viennent de la région de Sarnia. Nous dépendrions donc de la Garde côtière s'il y avait un accident grave dans les eaux ouvertes de la voie maritime, et même dans les eaux fermées.

**Le président:** Dans le canal, je pense, vous devez coopérer avec des organismes comme ma municipalité, et la région du Niagara et les autres, et il y a des plans d'urgence en cas d'accident.

**M. Stewart:** Oui, nous avons effectivement des plans et de temps en temps nous faisons une répétition de ceux-ci, car nous connaissons le danger et nous savons qu'il nous faut être préparés.

[Text]

**The Chairman:** But as you said, safety is the overriding factor, and events around the pilotage issue were important in that regard.

Mr. Stewart, thank you very much for attending today. We appreciate your coming and the responses you've given to our questions, and certainly your offer to return later on in our study, when, after hearing from other individuals, we may have some other questions we'd like to ask.

The meeting is adjourned to the call of the chair.

[Audience]

[Translation]

**Le président:** Mais la sécurité, comme vous le disiez, prime tout, et ce qui s'est passé avec le pilotage était important à cet égard.

Monsieur Stewart, nous vous remercions d'avoir bien voulu comparaître et d'avoir répondu à nos questions. Nous vous remercions également d'avoir proposé de revenir plus tard, lorsque nous aurons entendu d'autres témoins, car nous aurons alors d'autres questions à vous poser.

La séance est levée.

MAIL POSTE

Postage paid  
No. 2  
Poste-lettre  
K1A 0S2  
Ottawa

CHAMBRE DES COMMUNES

Exécutive n° 2

Le jeudi 30 avril 1992

Président: Ken Atkinson

Minutes of Proceedings of the Sub-Committee on the

Process-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la

St. Lawrence Seaway

Voie maritime du Saint-Laurent

of the Standing Committee on Transport

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Committee's travel plans

Plans de voyage du Comité

In accordance to Standing Order 106(1) adopted by the Standing Committee on Transport on February 11, 1992.

Conformément à l'ordre du jour adopté par le Comité permanent des transports le 11 février 1992.

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992

En vente: Groupe Communication Canada - Edition, Approuvés et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S2

Available from: Canada Communication Group - Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S2

**MAIL  POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

**Lettermail****Poste-lettre****K1A 0S9****Ottawa**

If undelivered, return **COVER ONLY** to:  
Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

**WITNESS***From the St. Lawrence Seaway Authority:*

Glendon R. Stewart, President and Chief Executive Officer.

**TÉMOIN***De l'Administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent:*

Glendon R. Stewart, président et dirigeant principal.

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Thursday, April 30, 1992

Le jeudi 30 avril 1992

Chairperson: Ken Atkinson

Président: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the*

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

# St. Lawrence Seaway

# Voie maritime du Saint-Laurent

*of the Standing Committee on Transport*

*du Comité permanent des transports*

RESPECTING:

CONCERNANT:

Committee's travel plans

Plans de voyage du comité

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Marc Toupin  
Clerk of the Committee

Le greffier du Sous-comité  
Marc Toupin

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992

CHAMBRE DES COMMUNES  
SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

MAIL POSTE  
HOUSE OF COMMONS  
SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, APRIL 30, 1992

(3)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson and Stan Keyes.

*Acting Member present:* Bill Domm for Girve Fretz.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Laurentian Pilotage Authority:* Jacques Marquis, Chairman; Guy LaHaye, Director of Operations; Yvon Matte, Director to the Administration. *From the Great Lakes Pilotage Authority:* R.G. Armstrong, Chairman; R.M. Childerhose, General Manager, Secretary/Treasurer; Captain J.Y. McCarthy, Director of Operations.

In accordance with Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems.

Jacques Marquis made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

R.G. Armstrong made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 30 AVRIL 1992

(3)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 40, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (président).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson et Stan Keyes.

*Membre suppléant présent:* Bill Domm remplace Girve Fretz.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De l'Administration de pilotage des Laurentides:* Jacques Marquis, président; Guy LaHaye, directeur de l'exploitation; Yvon Matte, directeur à l'administration. *De l'Administration de pilotage des Grands Lacs:* R.G. Armstrong, président; R.M. Childerhose, directeur général, secrétaire/trésorier; capitaine J.Y. McCarthy, directeur de l'exploitation.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Jacques Marquis fait un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

R.G. Armstrong fait un exposé et, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 15, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Sous-comité*

Marc Toupin

[Text]

**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, April 30, 1992

• 1536

**Le président:** À l'ordre.

Je souhaite la bienvenue à M. Marquis et aux gens qui l'accompagnent.

Mr. Marquis, welcome to the committee. Thank you for agreeing to come to speak to us today. As you know, we are looking at the St. Lawrence Seaway and the different aspects of the seaway itself.

Our usual procedure, if you have an opening statement or a brief, is to present that for approximately 10 to 15 minutes, and then to leave the rest of the time for questions from the members of the committee. We invite you to proceed as you wish.

**Mr. Jacques Marquis (Chairman, Laurentian Pilotage Authority):** Two or three days ago, Mr. Chairman, we sent 15 copies—12 in English, 3 in French—of a brief. It is a very precise résumé of our mandate.

First I will introduce the people who have accompanied me here today: Mr. Matte, our director of administration, and Mr. LaHaye, our director of operations.

The Laurentian Pilotage Authority was established February 1, 1972, pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada. The object of the LPA is to establish, operate, maintain, and administer in the interest of safety an efficient pilotage service in Canadian waters of the Laurentian region.

The authority is a crown corporation, as defined by the Financial Administration Act, and is listed as schedule III, part I of the said act. The authority is not an agent of Her Majesty.

The chairman of the authority is the chief executive officer, who is responsible for the direction and the business of the authority.

To carry out its responsibilities, the authority has established general regulations approved by the Governor in Council, pursuant to the Pilotage Act, for: the establishment of compulsory pilotage areas; the prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage; the prescription of the classes of pilot licences and of pilotage certificates that may be issued; and the prescription of the tariffs of pilotage charges to be paid to the authority for pilotage services.

• 1540

In addition, the authority is empowered, pursuant to the same act, to employ such officers and employees, including licensed pilots and apprentice pilots, as are required, etc.; second, to contract with pilots corporations for the services of licensed pilots; to adopt by-laws concerning the management of its affairs; to purchase, lease, etc., etc.; and to borrow, if necessary, in order to settle the authority's expenses.

[Translation]

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 30 avril 1992

**The Chairman:** Order, please.

I wish to welcome Mr. Marquis and his colleagues.

Nous vous remercions de votre comparution qui nous permettra d'examiner les différents aspects de l'Administration de pilotage des Laurentides.

Vous avez une dizaine de minutes pour votre déclaration d'ouverture, après quoi nous passerons aux questions. Vous avez la parole.

**M. Jacques Marquis (président, Administration de pilotage des Laurentides):** Nous vous avons fait remettre il y a deux ou trois jours 15 exemplaires de notre mémoire, dont 12 en anglais et trois en français, dans lequel vous trouverez l'énoncé de notre mandat.

Je vous présente M. Matte chargé de l'administration et M. LaHaye chargé de l'exploitation.

L'Administration de pilotage des Laurentides a été créée le 1<sup>er</sup> février 1972 en application de la Loi sur le pilotage. L'Administration de pilotage des Laurentides a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes de la région des Laurentides.

L'Administration est une société d'État telle qu'elle est définie dans la Loi sur la gestion des finances publiques et figure à l'annexe 3 partie 1 de ladite loi. L'Administration n'est pas mandataire de Sa Majesté.

Le président de l'Administration est le président directeur général, chargé de la direction et des affaires.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements généraux approuvés par le gouverneur en conseil en vertu de la Loi sur le pilotage, règlements généraux dont les objectifs sont les suivants: l'établissement de zones de pilotage obligatoires; la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire; la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués et la prescription des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

De plus l'Administration a le pouvoir, en vertu de la Loi sur le pilotage, d'employer les membres de la direction et employés, notamment les pilotes brevetés et apprentis pilotes, tels que requis pour son fonctionnement; deuxièmement de passer des contrats avec les sociétés de pilotes pour le louage de services de pilotes brevetés; d'établir des règlements intérieurs concernant sa gestion; d'acheter, de prendre à bail etc; d'emprunter au besoin afin de défrayer les dépenses de l'Administration.

[Texte]

Do you want me to go any further with the description of the operations? I mean, I go in my own words just to save time.

We start at l'écluse Saint-Lambert and we move down the river to Les Escoumins. We are divided in three sections. We have employees in the Montreal Harbour.

Then, from Montreal to Three Rivers, we deal in two parts, but with the same corporation of pilots, which is called *la compagnie des Pilotes du Saint-Laurent central Inc.*. They operate in let's call it two shifts, from Montreal to Three Rivers, and Three Rivers to Québec, and vice versa.

The district the most to the east or the north is operated by *la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent*, which is also a corporation.

We have some boats. We do not have many properties, except in Les Escoumins and in Three Rivers. That's about it.

I don't know if you want me to read any further than that.

**The Chairman:** That's fine, Monsieur Marquis.

**Mr. Marquis:** Thank you.

**Le président:** Nous avons votre mémoire.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Thank you very much, Mr. Marquis, for appearing before us this afternoon.

How many pilots are we talking about in the LPA?

**Mr. Marquis:** I'll let Mr. LaHaye answer that please.

**Mr. Guy LaHaye (Director of Operations, Laurentian Pilotage Authority):** We have altogether 200 pilots operating between the Port of Montreal and Les Escoumins. Of these 200 pilots we have 12 pilots who are employees of the LPA as opposed to the rest of them who are entrepreneurs. In other words, we sign service contracts with them.

**Mr. Keyes:** So 12 full-time—

**Mr. LaHaye:** Twelve only, operating within the Port of Montreal exclusively.

**Mr. Keyes:** Right.

**Mr. LaHaye:** And these 12 are employees of the LPA under a collective agreement, while the rest of them are entrepreneurs.

**Mr. Keyes:** You said 200 for the rest of them?

**Mr. LaHaye:** About 200 altogether, 204 I should say.

**Mr. Keyes:** How many days of the year do they work, on average?

**Mr. LaHaye:** The employee pilots, from memory, I would say about 160 days per year. I must say, however, that in view of the small group of 12, these people do not work, as most everybody, the regular eight hours a day. I'm talking 160 approximately. It could be 155, but in that range. I'm talking a 24-hour day. In other words, they go on and they will take any assignment to be done during those 24 hours. So it's approximately 160 days, 24-hour days.

**Mr. Keyes:** For an LPA pilot getting on a ship on Montreal, what is the usual distance and how long does it take for a pilot to do his job on a given trip?

[Traduction]

Je vais maintenant vous expliquer rapidement les modalités de fonctionnement de l'Administration.

Nous commençons à partir de l'écluse Saint-Lambert pour arriver jusqu'à Les Escoumins. Nous avons trois sections et nous avons des employés au port de Montréal.

De Montréal à Trois-Rivières, nous traitons avec la même société de pilotes connue sous le nom de la compagnie des pilotes du Saint-Laurent central Inc. Cette société travaille sur deux parcours, l'un de Montréal à Trois-Rivières et l'autre de Trois-Rivières à Québec, dans les deux sens.

La partie la plus septentrionale et à l'est est exploitée par la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

Nous possédons un certain nombre de bateaux mais nous possédons des terrains uniquement à Les Escoumins et à Trois-Rivières.

Est-ce que vous tenez à ce que je lise davantage de mon texte?

**Le président:** C'est parfait monsieur Marquis.

**M. Marquis:** Merci.

**The Chairman:** We have the text of your presentation.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Je tiens tout d'abord à remercier M. Marquis de sa comparution.

Combien de pilotes l'APA compte-t-elle?

**M. Marquis:** Je demanderai à M. LaHaye de vous répondre.

**M. Guy LaHaye (directeur de l'exploitation, Administration de pilotage des Laurentides):** Nous avons au total 200 pilotes qui travaillent entre le port de Montréal et Les Escoumins. Douze de ces pilotes sont des employés de l'Administration et les autres travaillent pour nous sous contrat.

**M. Keyes:** Vous avez donc 12 pilotes à plein temps. ...

**M. LaHaye:** Nous avons 12 pilotes qui travaillent exclusivement dans le port de Montréal.

**M. Keyes:** D'accord.

**M. LaHaye:** Ces 12 pilotes travaillent pour l'Administration et sont régis par une convention collective tandis que les autres sont des pilotes indépendants.

**M. Keyes:** Ces derniers sont au nombre de 200?

**M. LaHaye:** Non il y en a 200 en tout, ou plutôt 204 pour être plus précis.

**M. Keyes:** Combien de jours travaillent-ils par an en moyenne?

**M. LaHaye:** Ceux qui font partie de l'Administration travaillent environ 160 jours par an. Mais compte tenu du fait qu'ils ne sont que 12, leur journée de travail ne se limite pas à huit heures par jour. Nous calculons en journée de 24 heures, ce qui signifie qu'ils doivent faire les tâches qui leur sont assignées au cours d'une période de 24 heures. Donc ils travaillent quelque 160 jours par an, mais il s'agit de journées de 24 heures.

**M. Keyes:** Quelle est en moyenne la longueur et la durée des trajets effectués par les pilotes de l'APL au départ du port de Montréal.

[Text]

**Mr. LaHaye:** Within the Port of Montreal these 12 pilots are doing exclusively moves within the port, so the port is rather short compared to the rest of the other districts. The average duration of an assignment within the Port of Montreal is two hours.

• 1545

With respect to the other groups in district 1, from Montreal to Trois-Rivières, the average assignment is about six hours. From Trois Rivières to Quebec is basically the same distance.

**Mr. Keyes:** Would one pilot do six hours from Montreal to Trois-Rivières and turn around and come right back, or would he have to do a lay-over? You couldn't take 12 hours straight.

**Mr. LaHaye:** There is an automatic and mandatory period of ten hours between assignments, plus the call time, which is four hours. For the group from Quebec to Escoumins, the average duration is nine and a half hours. The pilot assigned to the ship will take the ship down from Quebec to Escoumins. There is also the Saguenay River, but traffic is less frequent there. From Escoumins to the Saguenay is six hours, and from the Saguenay to Quebec might be 12 to 14 hours.

**Mr. Keyes:** How are the pilots compensated, by the trip or by the hour or by the week?

**Mr. LaHaye:** Our harbour pilots, being employees, are of course paid according to the collective agreement, twice a month.

**Mr. Keyes:** But they're paid by the hour, I suppose.

**Mr. LaHaye:** No, it's a basic yearly salary plus of course what you would find in any collective agreement if they work on a holiday or a statutory holiday and so on. They have pretty well the same as what you would normally find in a collective agreement.

With respect to the other pilots, as they are entrepreneurs, we sign service contracts with them and they are paid a *tarif d'honoraires*. In actual fact, we pay them so much per trip in a composite formula, which includes the size of the ship, the draft of the ship and the time that the pilot is piloting that ship. According to that *grille d'honoraires* we turn over to the corporation the amount the members have earned during the period of time in question and they separate that money among themselves. It's their own administration. We pay them for the services rendered as a whole, as a group. We don't pay pilots. We pay for the services the corporation has provided to the authority.

**Mr. Keyes:** When a pilot, as you said, works 155 to 160 days a year, are they doing something on the job when they're not doing the active pilotage work, or are they off until the season starts up again?

**Mr. LaHaye:** Of course, when I'm talking about the 160 days, they are for employees. With respect to the contract pilots, it's a different thing altogether.

**Mr. Keyes:** They get it as the work comes.

**Mr. LaHaye:** Sure. In other words, we ask these pilots to provide the services for the ships that we're going to have to serve according to the contract. In other words, it's up to them, with a certain number of pilots, to be able to give us

[Translation]

**M. LaHaye:** Les 12 pilotes attachés au Port de Montréal travaillent exclusivement dans le port, ce qui est court par rapport aux autres circonscriptions. La durée moyenne des affectations dans le port de Montréal est de deux heures.

Pour les autres groupes de la circonscription n° 1, allant de Montréal à Trois-Rivières, la durée moyenne des affectations est de six heures. La distance de Trois-Rivières à Québec est pratiquement la même.

**M. Keyes:** Après avoir navigué de Montréal à Trois-Rivières en six heures, les pilotes retournent-ils immédiatement à leur point de départ ou doit-il y avoir une interruption? Ils ne peuvent pas naviguer 12 heures sans interruption.

**M. LaHaye:** Un arrêt obligatoire de 10 heures est prévu entre deux affectations, en plus de l'escale qui dure quatre heures. Pour le groupe qui travaille entre Québec et Escoumins, la durée moyenne des affectations est de neuf heures trente. Le pilote doit escorter le bateau de Québec aux Escoumins. Il y a également le Saguenay mais la circulation y est moins dense. Le trajet des Escoumins jusqu'à Saguenay dure six heures et de Saguenay à Québec, entre 12 heures à 14 heures.

**M. Keyes:** Les pilotes sont-ils payés au trajet, à l'heure ou à la semaine?

**M. LaHaye:** Ceux de nos pilotes qui sont nos employés sont payés tous les 15 jours conformément à la convention collective.

**M. Keyes:** J'imagine qu'ils sont payés à l'heure.

**M. LaHaye:** Non, ils touchent un salaire annuel plus les heures supplémentaires s'ils travaillent les jours fériés etc. Leurs conditions d'emploi ressemblent à celles qui sont prévues dans n'importe quelle négociation collective.

Quant aux pilotes indépendants, nous passons des contrats de service avec eux et ils touchent des honoraires. Ils sont payés au parcours en fonction de la longueur et du tirant-d'eau du bateau et de la durée du parcours. Selon la grille des honoraires, nous remettons à la société le montant global des sommes gagnées par leurs membres et c'est à elle de répartir l'argent. Nous payons donc pour l'ensemble des services fournis par la société des pilotes et non les pilotes individuellement.

**M. Keyes:** Puisque vous venez de nous dire que les pilotes travaillent en moyenne de 155 à 160 jours par an, doivent-ils faire autre chose lorsqu'ils ne pilotent pas un bateau ou sont-ils simplement en congé en attendant le début de la saison suivante?

**M. LaHaye:** Ce sont nos employés qui travaillent 160 jours par an alors que pour les pilotes indépendants, c'est tout à fait différent.

**M. Keyes:** Leur travail dépend de l'offre.

**M. LaHaye:** Bien entendu. C'est à la société des pilotes, aux termes du contrat passé avec elle, d'assurer ses services de pilotage en fournissant notamment le nombre de pilotes requis, compte tenu du nombre de bateaux. C'est donc à la

[Texte]

the services for a certain number of ships. It's their own arrangement as to whether they work longer or shorter periods in the week or the month. The obligation from the corporation to the authority is to provide the service as a whole.

**Mr. Keyes:** So, getting back to the original, you have 12 full-time employees. Is there anything they do after the season closes until the season opens again?

**Mr. LaHaye:** For example, the Port of Montreal is open twelve months a year. It is open in the wintertime. Of course the traffic comes down quite extensively in the winter. It is about 20% of what we have in the summertime. In the wintertime, according to the collective agreements, instead of having six or seven pilots on duty at all times, we only keep two on. They take their annual holidays, accumulated overtime, and so on and so forth.

• 1550

**Mr. Keyes:** What would the average yearly income of a pilot be with the LPA?

**Mr. LaHaye:** I'll let the director of finance and administration answer that.

**M. Yvon Matte (directeur à l'administration, Administration de pilotage des Laurentides):** Comme l'a dit M. LaHaye, les pilotes du port de Montréal sont des pilotes employés. Je vais vous donner leur coût pour l'Administration, ce qui inclut tous leurs avantages sociaux, c'est-à-dire leurs vacances, leurs fonds de pension, etc., ainsi que les dépenses de voyage.

Le coût moyen des pilotes du port est de 97,583\$. Pour ce qui est des pilotes du Saint-Laurent central, c'est-à-dire de Québec à Montréal, le coût moyen pour l'Administration pour l'année 1991, qui comprend toutes leurs dépenses, soit leurs dépenses administratives, leur transport, leurs fonds de pension et tout le reste, est 120,383\$. Pour les pilotes du Bas-Saint-Laurent, c'est-à-dire Québec—Escoumins, le coût total est 169,028\$.

**Mr. Keyes:** And they complain about MPs being overpaid. You say \$169,000.

**Mr. Matte:** It is the cost to the authority, including everything.

**Mr. Keyes:** Per person?

**Mr. Matte:** Per person.

**Mr. Keyes:** But that's not their wage.

**Mr. Matte:** No. This includes everything.

**Mr. Keyes:** Could you give us their wage? I understand this is their wage plus their benefits plus their. . . Of the \$169,000, what would their gross take-home pay be?

**M. Matte:** On ne saurait dire exactement quel est leur *take-home pay* parce que ce sont des contracteurs qui paient toute leur administration et leurs voyages avant leur salaire. Leur *take-home pay* doit être de 120,000\$, je suppose. Leur pension représente 14 p. 100, je pense.

**Mr. Keyes:** Why won't the LPA give a blanket exemption to compulsory pilotage like the GLPA, the Great Lakes Pilotage Authority, does? Why won't your pilotage authority do that?

[Traduction]

société de fixer la durée de travail journalière ou hebdomadaire. La société doit assurer les services selon l'accord conclu.

**M. Keyes:** Donc vous avez 12 pilotes travaillant pour l'Administration à plein temps. À quoi sont-ils occupés entre deux saisons?

**M. LaHaye:** Le port de Montréal est ouvert 12 mois par an, y compris en hiver, même si pendant les mois d'hiver, la circulation ne représente que 20 p. 100 de ce qu'elle est en été. Donc aux termes de la convention collective, pendant les mois d'hiver, deux pilotes plutôt que six ou sept sont de garde en permanence. C'est en hiver qu'ils prennent leur congé, qu'il s'agisse de congés annuels ou d'heures supplémentaires accumulées etc.

**M. Keyes:** Quel est le salaire annuel moyen des pilotes de l'APL?

**M. LaHaye:** Je demanderais au directeur des Finances et de l'administration de répondre à cette question.

**Mr. Yvon Matte (Director of Administration, Laurentian Pilotage Authority):** As Mr. LaHaye just explained, the pilots of the port of Montreal are employees. I'll give you the cost to the Authority including fringe benefits, holidays, pension funds, etc. as well as travelling expenses.

The average cost for port pilots is \$97,583. For the pilots working from Quebec to Montreal, the average cost to the Authority for 1991, including all costs, be it administrative costs, transport, pension funds etc. amounts to \$120,383. For the pilot of the Lower St. Lawrence working from Quebec to Escoumins the total cost is \$169,028.

**M. Keyes:** Et on se plaint que les députés sont trop payés. Vous dites qu'ils touchent en moyenne 169,000\$.

**M. Matte:** Il s'agit là d'un coût global.

**M. Keyes:** Mais c'est bien par personne?

**M. Matte:** Oui par personne.

**M. Keyes:** Ce n'est donc pas ce qu'ils touchent eux-mêmes.

**M. Matte:** Non ce montant comprend tout.

**M. Keyes:** Alors quel est le montant de leur salaire? Sur ces 169,000\$, quel est le salaire net?

**Mr. Matte:** It's hard to say what their take-home pay is because they are contractors who have to pay their administrative costs. I imagine that their take-home pay must be around \$120,000. Their pension fund contribution amounts to 14%, I think.

**M. Keyes:** Pourquoi l'APL n'accorderait-elle pas une exemption générale pour le pilotage obligatoire comme l'a fait l'Administration de pilotage des Grands Lacs?

[Text]

**Mr. Marquis:** That's an easy question but a tough answer.

I'm a lawyer by profession. I've been involved in this business since the May 27, 1991. The St. Lawrence River, from Montreal to Quebec City, in most parts looks pretty large, but a good percentage of it, a percentage that may be given more precisely by Mr. LaHaye, is dredged to a width, *une largeur*, of 800 feet. These boats have a clearance under the keel of about three feet. And when we talk of dredging, we should have a video here. It's rocks; it's not sand. It looks very large, but there are curves in that river. Some of these boats—and I'm talking more as a lawyer than a captain or a pilot—are 750 feet long. If they happen to meet on these curves, in a channel that's 800 feet wide. . . This is not as a navigator that I'm telling you that it's an easy question, but a tough answer. Some of these boats are loaded with chemicals, with fuel, and maybe not the biggest ones.

• 1555

I am talking only about the part between Montreal and Quebec. Personally, to recommend to your committee or to anybody in authority to give us the power to say that we render pilotage non-obligatory, I wouldn't personally dare to take that risk. Maybe I am too old, 65. I wouldn't dare do that.

We have the possibilities of issuing certificates and we have the exact figures, and I will give you my own opinion about this. So far, 14 applicants have come forward. They have the possibility of taking written exams and oral exams. Out of the 14, eight never went through the real process. They flunked an exam, let us say, and they didn't come back for the second time, like some lawyers do at the bar. If we miss, we have three shots.

Eight of them never finished *le tour des examens*. They flunked the first one and they said okay, that is it. Maybe they flunked the second time and said that is it. Perhaps you want the exact figures of that.

One of them out of the fourteen has flunked the whole thing; five of them have certificates. About these exams, maybe you think I am not answering this obligatory pilotage.

**Mr. Keyes:** That is good.

**Mr. Marquis:** Since I am there, and I don't want any congratulations about it, that is not the point, I have tried to improve and make it so that the candidates—there has only been one since I have been there—feel more at ease, more relaxed, more secure to come forward. I have suggested to the industry that is interested in it to give courses to their captains during the winter so that they can be ready for the exams.

I think we did what we thought was best. We heard complaints about that: *pilotage non obligatoire*. Personally, do not ask me to even request that *le pilotage* will be optional. It's too great a risk. You have the report—I am not saying it is a good report because it was made by a lawyer. His name was Brander-Smith. I have read it, and not only did he recommend to loosen the regulations, he recommended—

**Mr. Keyes:** Tighten them up.

**Mr. Marquis:** Yes, make them more strict. I presume it is a good report. I have no reason to think that it is a bad report.

[Translation]

**M. Marquis:** Voilà une question simple à laquelle il est difficile de répondre.

Je suis avocat de formation et je travaille pour l'Administration depuis le 27 mai 1991. Même si entre Montréal et Québec, le Saint-Laurent paraît immense, sur une certaine distance que M. LaHaye pourra vous préciser, sa largeur n'est que de 800 pieds, grâce à des travaux de dragage. Donc trois pieds seulement séparent la quille du fond du fleuve. On aurait dû vous présenter un vidéo sur les travaux de dragage. Le lit du fleuve est fait de rocher et non pas de sable. En outre, le fleuve malgré sa largeur est loin d'être tout droit. Or certains de ces bateaux—et je vous parle ici plus en avocat qu'en navigateur—mesurent 750 pieds de long et lorsque deux de ces bateaux doivent se croiser dans un chenal de 800 pieds, les choses ne sont pas toujours simples. Par ailleurs, certains de ces bateaux, et pas nécessairement les plus gros, sont chargés de produits chimiques ou de carburant.

Je parle bien entendu du parcours entre Montréal et Québec. Pour ma part je n'oserais jamais recommander de rendre le pilotage non obligatoire. Peut-être est-ce un effet de mon âge car j'ai déjà 65 ans.

Nous pouvons délivrer les certificats dont nous avons des chiffres exacts. Jusqu'à présent il y a eu 14 demandes. Les candidats peuvent passer des examens oraux et écrits. Sur les 14 candidats, huit n'ont pas terminé toutes les épreuves. Ils ont échoué au premier examen et ne se sont pas représentés, comme certains candidats au Barreau.

Donc huit des candidats n'ont pas terminé tous les examens, après avoir échoué au premier ou au deuxième. Je pourrais vous donner les chiffres précis si vous y tenez.

Sur les 14 candidats, un a échoué à toutes les épreuves; cinq ont obtenu leur certificat. N'allez surtout pas croire que je ne veux pas répondre à la question au sujet du pilotage obligatoire.

**M. Keyes:** D'accord.

**M. Marquis:** Depuis que j'ai assumé mes fonctions, j'ai essayé de faciliter les conditions d'admission—il n'y a eu qu'un seul candidat de puis que je suis là—de façon à encourager les candidats à se présenter. J'ai suggéré aux responsables qu'ils offrent des cours de perfectionnement aux capitaines pendant les mois d'hiver de façon à ce qu'ils puissent se préparer au concours.

Nous avons essayé de faire de notre mieux. Il y a eu d'ailleurs des plaintes au sujet du pilotage non obligatoire. À mon avis ce serait bien trop dangereux et il n'est donc pas question que je le propose. Dans son rapport, M. Brander-Smith qui est avocat recommande que les règlements. . .

**M. Keyes:** Deviennent plus stricts.

**M. Marquis:** Exactement. Or je pense qu'il s'agit d'un bon rapport. Je n'ai pas de raison de croire que c'est un mauvais rapport.

[Texte]

As to the certificates, I am asking you to believe me. We have made some improvements. The exams will not be easier, but the candidates will feel more at ease when they come to these exams. We cannot make these exams easier. We are playing with gasoline, chemicals, big boats, narrow channels.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Gentlemen, thank you for coming before us today. I know it's no surprise to you, and no surprise to the committee, that there is great disagreement between the ship owners and the pilotage authority on the relative importance of pilotage and the appropriateness of the charges.

• 1600

Let me start by asking is Norm Hall still on strike in terms of paying the pilotage fees?

**Mr. Marquis:** We're sending him bills daily. We normally give 28 days. The 28 days have not occurred yet, and we will proceed accordingly. I will repeat to you that I'm a lawyer. We will proceed according to the law and on an administrative basis at the end of 28 days. May I add this? If you're talking about Mr. Hall, some of his members are paying us.

**Mr. Angus:** I should have said the Canadian Shipowners' Association rather than naming Mr. Hall himself. However, it was his press release.

Over the years that I have been involved in the Seaway as an issue, as an industry and as a transportation corridor, pilotage, along with Coast Guard user fees, along with Seaway tolls have always been raised as an issue related to the cost of shipping. I think we all recognize that the industry on the Great Lakes and on the St. Lawrence River have had better days. They're looking for ways to cut corners, to reduce costs. They're certainly doing that through the scrapping of inefficient vessels. They're doing it through downsizing the crews, and they're looking for breaks in terms of the cost of pilotage.

They've chosen to argue to remove the necessity of pilotage, at the very least in terms of that provided by the authority. Certainly their arguments to make the certification easier are part and parcel of allowing them to be transferred.

They talk about the way the exams are offered. I am sure you have seen the press release and the material from the Canadian Shipowners' Association.

**Mr. Marquis:** I sure did, sir.

**Mr. Angus:** They question the neutrality of the board that decides on who passes. They question that as soon as an applicant makes a wrong answer the test is over. They feel that they are just not being fairly treated.

You have already responded in part to that. Could you deal more specifically with some of the—for lack of a better word—charges that the Shipowners' Association have raised with regard to their ability to get certificates?

**Mr. Marquis:** My answer would be very simple, sir. I will repeat that I got that on May 27 in the afternoon and I was called at eleven o'clock. I read an awful lot. About this *jury d'examen* I knew that this was... I agreed to take that mandate

[Traduction]

Pour ce qui est des certificats, un certain nombre d'améliorations ont été apportées. Les concours ne seront pas plus faciles que par le passé mais l'atmosphère sera plus détendue. Il n'est pas question de rendre les concours plus faciles car nous parlons ici de transport d'essence et de produits chimiques sur de gros bateaux passant dans des chenaux étroits.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Je voudrais tout d'abord remercier les témoins de leur comparution. Vous n'êtes certainement pas sans savoir que l'Administration de pilotage et les armateurs ne sont pas du tout d'accord quant à l'importance du pilotage et du bien-fondé des frais.

Je voudrais savoir tout d'abord si Norm Hall refuse toujours de payer les honoraires pilotage?

**M. Marquis:** Nous lui adressons des factures chaque jour, les délais de paiement étant normalement de 28 jours. Ce délai n'est pas expiré et éventuellement nous aviserons en temps et lieu. Au bout du délai de 28 jours, nous agissons conformément aux dispositions de la loi et de la pratique administrative. D'ailleurs pour ce qui est de M. Hall, certains de ses membres nous ont payé.

**M. Angus:** J'aurais dû dire l'Association des armateurs canadiens plutôt que de mentionner M. Hall lui-même.

Depuis le temps que je m'intéresse à la Voie maritime, comme industrie et comme voie de transport la question du pilotage, celle de la redevance pour la Garde côtière et celle des droits de péage sont évoquées en rapport avec les coûts associés au transport maritime. Je pense que nous serions tous d'accord pour dire que la situation n'est guère brillante pour les armateurs des Grands Lacs et du Saint-Laurent qui cherchent à réduire leur coûts par tous les moyens. Ainsi des bateaux vétustes ont été envoyés à la ferraille et les équipages ont été réduits mais il reste encore à réduire le coût du pilotage.

L'Association estime que le pilotage ne devrait plus être obligatoire, du moins en ce qui concerne le pilotage assuré par l'APL. Elle propose également de faciliter les conditions d'accréditation.

Vous avez certainement pris connaissance du communiqué de presse et des différents documents publiés par l'Association des armateurs canadiens, documents dans lesquels il est notamment question des conditions d'examen.

**M. Marquis:** Oui, je suis en effet au courant.

**M. Angus:** On y met notamment en cause l'objectivité des membres du jury en faisant valoir qu'il suffit d'une seule erreur pour échouer. Ils estiment donc qu'ils ne sont pas traités de façon équitable.

Qu'est-ce que vous avez à répondre aux allégations, à défaut d'autres termes, de l'Association des armateurs au sujet des conditions d'obtention des certificats de pilotage.

**M. Marquis:** Comme je le disais tantôt, j'ai assumé mes fonctions il y a un an, le 27 mai, et depuis lors j'ai beaucoup lu à ce sujet. Je savais donc au moment d'assumer mes fonctions que le jury d'examen était une question fort

[Text]

[Translation]

to try to put some harmony in the river. I'm not pro pilot. I am not pro industry. I am pro St. Lawrence River. I just want to clear one thing up. We have nothing to do with the Seaway as far as charges of the Seaway are concerned.

**Mr. Angus:** No, no, no.

**Mr. Marquis:** We start at St. Lambert, okay?

**Mr. Angus:** But this committee will get into other elements, too.

**Mr. Marquis:** Okay. But I don't look at the Seaway part of it. Okay. It's none of my business. I have enough there.

I have read quite a bit, and there is one thing about the *jury d'examen* that I cannot touch now. The reason is very simple, in my mind. According to by-laws—I think it's by-laws—we have the authority to send an *observateur* at the exams. He does not participate at the exam except that he sits there, and I have about 15 or 20 letters from him, signed by him, and he's paid by us. It's signed by him that the exam is done in a proper way. What do you want me to do, as an administrator? There are 14 or 15 of those letters. We pay a man to be *un observateur* at the exams. We nominate him. He is supposed to be a competent man. I believe he is. If not, we will not do it.

I have 14 or 15 reports, 15, or whatever, saying that the exams were properly *conduits*. Was it a certificate that was passed? And there's also one thing; they said that the exams for the certificate should be easier. No way.

• 1605

**Mr. Angus:** That's what they say.

**Mr. Marquis:** No way. The confidence, the opening to these exams—but no way that these exams should be easier than the exams are for the pilots, no way, in my opinion.

**Mr. Angus:** I'm certainly not asking for a reduction in the quality of the exams either. I think it's in society's best interest that they be as tough as realistically possible.

**Mr. Marquis:** Thank you.

**Mr. Angus:** For those employees of any of the shipowners who have successfully taken the exam and passed and become certified, do they wear two hats at once when they're on a vessel? Do they wear the hat of a master and the hat of a pilot, or is the company required to have both a master and a pilot on board as if they were a pilot from the authority?

**Mr. Marquis:** Do you want me to answer that?

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. Marquis:** I have no answer to that, but I'm worried about that, because for this captain or first master who is at the same time a pilot we lose complete authority on him. He may be pushed by his employer much deeper than we do with the pilots. We treat them as professionals. We don't give them orders. We don't own the ship. Do you get my point?

controversée mais je vais essayer d'y mettre bon ordre dans toute la mesure du possible. Je ne favorise ni les pilotes ni les armateurs, le Saint-Laurent étant le seul à avoir mon allégeance. Mais je tiens par ailleurs à préciser que le droit de péage sur la voie maritime ne relève pas de notre compétence.

**M. Angus:** Bien entendu.

**M. Marquis:** Commençons donc par Saint Lambert si vous le voulez bien.

**M. Angus:** Mais il faudra aborder d'autres questions également.

**M. Marquis:** D'accord. De toute façon j'ai plus qu'assez de pain sur la planche.

En ce qui concerne les jurys d'examen, aux termes de nos règlements, nous avons le droit d'y envoyer un observateur. Cet observateur se borne à assister aux examens à l'issue desquels il nous adresse une lettre certifiant que ceux-ci se sont déroulés correctement. L'observateur est payé par l'APL. Nous avons une quinzaine de lettres d'attestation signées par l'observateur. Cet observateur est une personne qualifiée choisie par nous et chargée donc de suivre les examens.

J'ai donc une quinzaine d'attestations signées par l'observateur comme quoi les concours se sont déroulés correctement. Un certificat avait-il été obtenu? Une autre chose: on dit que les examens de certificat devraient être plus faciles. Cela, je ne l'accepterai jamais.

**M. Angus:** C'est ce qu'ils disent.

**M. Marquis:** Jamais. Nous pouvons modifier le contexte dans lequel sont passés les examens mais nous ne rendrons jamais ces examens plus faciles que ceux des pilotes. Je ne l'accepterai jamais.

**M. Angus:** Je ne demande certainement pas non plus une baisse de la qualité des examens. Dans l'intérêt de la société, ils doivent être aussi difficiles que possible, tout en demeurant réalistes.

**M. Marquis:** Merci.

**M. Angus:** Ces employés des armateurs qui ont réussi l'examen et obtenu le certificat, portent-ils deux titres à la fois lorsqu'ils naviguent. Sont-ils à la fois capitaine et pilote ou la société exige-t-elle qu'il y ait un capitaine et un pilote à bord, comme s'il s'agissait du pilote de l'Administration?

**M. Marquis:** Vous voulez que je vous réponde?

**M. Angus:** Oui.

**M. Marquis:** Je n'ai pas de réponse, mais cela m'inquiète. En effet, nous perdons tout pouvoir sur ce capitaine ou ce second qui est en même temps pilote. Son employeur peut le pousser plus loin que nous ne le faisons avec nos pilotes. Nous les traitons comme des professionnels. Nous ne leur donnons aucun ordre. Nous ne sommes pas propriétaires des navires. Comprenez-vous ce que je veux dire?

[Texte]

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. Marquis:** I'm worried about that.

**Mr. Angus:** But you actually, sir, did not answer my question.

**Mr. Marquis:** I'm sorry.

**Mr. Angus:** That information was valuable. Don't get me wrong. When it's a shipping company pilot, is he on that vessel in addition to the master in charge?

**Mr. Marquis:** Maybe yes, maybe no, sir.

**Mr. Angus:** So there is nothing in the legislation that would require two bodies as opposed to one?

**Mr. Marquis:** I cannot answer that, sir.

**Mr. Angus:** Can any of your colleagues?

**Mr. Marquis:** Maybe Mr. LaHaye.

**Mr. LaHaye:** Yes. Let's take the case, Mr. Chairman, of the master of the ship holding the certificate. Usually on a lake vessel the master doesn't stand a definite watch. He's got at least three officers, sometimes four. So that master normally would come on, let us say at Les Escoumins, on a ship proceeding up, and by virtue of his certificate would be the sole, unique person entitled to take the conduct of that vessel from that point on to Quebec City, because it's an area of compulsory pilotage. I would assume that under the circumstances the regular officer of the watch normally should be standing the watch, I suppose, as if it was a pilot instead of the master doing the work. I assume that.

In the case of an officer, let's say the chief officer is the one holding the certificate and doing the pilotage the same way, I would assume again that the second officer, when his watch is on, would accompany the chief officer who holds the certificate.

To answer your question precisely, in the case of the chief officer being on watch normally, but at the same time having to conduct the vessel because he is within the compulsory area, I'm not aware of any regulation that will require that he should be assisted by another officer. It would be merely a decision, I suppose, of the master to order or ask that a second officer be present, but I'm not aware of any regulation to that effect.

• 1610

**Mr. Angus:** Let's continue this for a moment. I mentioned earlier about the reality of downsized crews, where we have fewer people on the vessel to operate it. A lot of times it's been in terms of the second cook and a number of the seafarers, but I would suspect that there has also been a reduction in the officers' group. Is it conceivable that a particular vessel or a master would be forced into the situation of having to drive not only his own ship but also act as a pilot because of the cost-cutting nature of his employer?

**Mr. LaHaye:** That's a possibility, but it doesn't appear to be the case on the ships where there are holders of pilot certificates. I wouldn't generalize, but I know of some ships that, in order to be able to have one of their officers do

[Traduction]

**M. Angus:** Oui.

**M. Marquis:** Cela m'inquiète.

**M. Angus:** Mais vous n'avez pas répondu à ma question, monsieur.

**M. Marquis:** Désolé.

**M. Angus:** Cette information est importante. Comprenez-moi bien. Lorsqu'il s'agit d'un pilote d'une compagnie de transport maritime, y a-t-il un capitaine sur le navire à part lui?

**M. Marquis:** Peut-être que oui, peut-être que non.

**M. Angus:** La loi n'exige donc pas qu'il y ait deux personnes plutôt qu'une?

**M. Marquis:** Je ne saurais vous répondre.

**M. Angus:** Un de vos collègues peut-il me répondre?

**M. Marquis:** M. LaHaye, peut-être.

**M. LaHaye:** Oui. Monsieur le président, prenons l'exemple d'un capitaine qui est titulaire du certificat. Habituellement, sur un bateau circulant dans les Grands Lacs, le capitaine n'est pas affecté à un quart particulier. Il a au moins trois officiers sous ses ordres, parfois quatre. Le capitaine prendrait donc son quart à Les Escoumins, si le navire remonte le fleuve et à cause de son certificat, serait la seule personne autorisée à conduire le navire jusqu'à Québec, puisqu'il s'agit d'une circonscription de pilotage obligatoire. Je présume que dans ce cas, l'officier de quart serait normalement de service, comme si un pilote faisait le travail au lieu du capitaine. C'est ce que je présume.

Mais si c'est un officier, comme le second, qui est titulaire du certificat et qui fait le pilotage, je présume qu'un autre officier qui serait de quart l'accompagnerait.

Mais pour répondre plus précisément à votre question, si le second est de quart et qu'il doit conduire le navire parce qu'il est dans une circonscription de pilotage obligatoire, il n'y a, que je sache, aucun règlement qui exige la présence d'un autre officier. Je présume qu'il revient au capitaine de décider si un deuxième officier doit être présent. Il n'y a aucun règlement à ce sujet.

**M. Angus:** Continuons sur ce sujet. Un peu plus tôt, j'ai parlé du fait que les équipages étaient réduits et qu'il y avait moins de gens à bord des navires. Dans bien des cas, on a supprimé le deuxième cuisinier ou on a éliminé certains matelots. Mais je soupçonne qu'on a également réduit le nombre d'officiers. Peut-on concevoir que sur un navire, le capitaine soit forcé de conduire son navire tout en agissant comme pilote, à cause des réductions de personnel effectuées par son employeur?

**M. LaHaye:** C'est possible. Mais il ne semble pas que ce soit le cas pour les navires où il y a des titulaires de certificats de pilotage. Sans vouloir généraliser, je sais que sur certains bateaux, pour que des officiers puissent être pilotes,

[Text]

pilotage, have not reduced the number of officers. They have an additional officer. *The Furbec* is one case in point. Instead of having three regular officers, plus the master, they have put on a fourth one to train him, and I assume to do the pilotage whenever that person will obtain a certificate. So crew reducing doesn't appear to be the case all the time, far from it.

**Mr. Angus:** The rationale or the benefit to the company is that it is cheaper to bring on a fourth officer, on a permanent basis, than to pay the \$170,000, or in effect their share of the \$170,000 for the pilot. Is that where the saving is, from the perspective of the company?

**Mr. LaHaye:** I don't have exact figures on the remuneration of officers, but let's take the case of a regular lake vessel running from Thunder Bay to Quebec City or Port Cartier on grain. That ship would probably do about a trip a month, with all the delays and that kind of stuff. Let's assume that the cost of pilotage in district number two, both ways, would probably be \$2,600 — in that area —

**Mr. Angus:** Per transit?

**Mr. LaHaye:** Yes, two ways —

**Mr. Keyes:** How much?

**Mr. LaHaye:** From \$2,600 to \$3,000, depending on whatever —

**Mr. Angus:** And that's both ways?

**Mr. LaHaye:** I am doubtful that you could get a certified officer of the calibre that the Great Lakes fleet employees for \$3,000. It's probably double that, although I'm not sure. I think the idea is not that. The real idea behind all this, with respect to the "charges" of T. Norman or CSA, I think I've been long enough in that business to come to the conclusion that the objective is not to have certified officers, it is to have a total exemption.

**Mr. Angus:** Okay. I have a lot more, but I'll defer to you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Mr. Domm.

**Mr. Domm (Peterborough):** Mr. Chairman, thank you very much for this opportunity. It's a new field for me to be exploring, but I wanted to come because of some concerns about a fairly regular loss per year in subsidy by transfers to the group.

Is there any solution for the rising costs? For instance, according to the information that I have, since 1985, the LPA has incurred substantial losses, which have required government appropriations of approximately \$10 million. Apparently a loss of approximately \$5 million is being reported for 1991.

**Mr. LaHaye:** That's correct.

**Mr. Domm:** They are projecting deficits of approximately \$4.3 million in 1992 and another \$3 million in 1993. I think the line of questioning is trying to find a solution to some of that loss. And we would look to you for some suggestions as to how we might do that, if there are such suggestions to be made. Have you ever thought about how you might be able to reduce that?

• 1615

**Mr. Marquis:** An awful lot, sir.

[Translation]

on n'a pas réduit mais augmenté le nombre d'officiers. C'est notamment le cas du *Furbec*. Plutôt que d'avoir trois officiers en plus du capitaine, on a ajouté un quatrième officier pour qu'il reçoive la formation nécessaire. C'est lui qui devra faire le pilotage lorsqu'il aura obtenu son certificat. La réduction des équipages n'est donc pas une pratique généralisée, loin de là.

**M. Angus:** Pour la compagnie, il est avantageux d'avoir un quatrième officier à bord en permanence plutôt que de payer la somme de 170,000\$, ou une part de cette somme, au pilote. Est-ce là que se trouve l'économie pour la compagnie?

**M. LaHaye:** Je n'ai pas de chiffres exacts sur la rémunération des officiers, mais prenons l'exemple d'un navire circulant sur les Grands Lacs et transportant du grain de Thunder Bay à Québec ou à Port Cartier. Ce bateau fait environ un voyage par mois, en tenant compte de tous les retards. Supposons des frais de pilotage de 2,600\$ environ pour la circonscription numéro 2, dans les deux sens.

**M. Angus:** Par voyage?

**M. LaHaye:** Oui, à l'aller et au retour. . .

**M. Keyes:** Combien?

**M. LaHaye:** Entre 2,600\$ et 3,000\$, selon. . .

**M. Angus:** Dans les deux sens?

**M. LaHaye:** Je doute que l'on puisse trouver un officier possédant un certificat qui soit du calibre des pilotes de la Flotte des Grands Lacs pour 3,000\$. Ce serait en fait le double, bien que je n'en sois pas certain. Ce n'est pas là leur objectif. J'ai suffisamment d'expérience dans le domaine pour vous dire que la démarche de T. Norman et de l'Association des armateurs canadiens n'est pas d'obtenir des officiers certifiés, mais plutôt une dispense totale.

**M. Angus:** Bien. J'ai beaucoup d'autres questions, mais je vais céder la parole au suivant.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Monsieur Domm.

**M. Domm (Peterborough):** Merci pour cette occasion de poser des questions, monsieur le président. C'est pour moi un nouveau domaine mais je voulais venir ici parce qu'il y a des pertes de subventions régulières chaque année du fait des transferts à ce groupe.

Peut-on freiner l'augmentation des coûts? D'après les renseignements dont je dispose, depuis 1985, l'APL a eu des pertes substantielles qui ont été comblées par des subventions gouvernementales d'environ dix millions de dollars. Il paraît que des pertes de cinq millions de dollars sont rapportées pour l'année 1991.

**M. LaHaye:** C'est exact.

**M. Domm:** Les déficits prévus sont de 4,3 millions de dollars en 1992 et trois millions de dollars en 1993. Ces questions cherchent à découvrir une solution permettant de réduire cette perte. Nous espérons que vous serez en mesure de nous présenter quelques suggestions, si cela est possible, pour atteindre cet objectif. Avez-vous jamais réfléchi à la façon de réduire cette perte?

**M. Marquis:** J'y ai beaucoup réfléchi monsieur.

[Texte]

**Mr. Domm:** Have you any suggestions as to what you would like to see done?

**Mr. Marquis:** Since the month of June 1991, I've tried to have harmony between the pilots, especially the CSA. I tried to reach an agreement by which we could get. . . It took seven years to build up that deficit. It wasn't too bad in 1985, but in 1991 it was \$5 million. At this stage of the economy, you cannot tell the shipping industry or the CSA that we are going to increase our tariffs by 27% so that we become *autonomes financièrement*. It doesn't make sense in 1992 to face these people with that.

We requested a tariff increase in the fall of 1989 of 7.1%. This tariff, after all the delays, came into effect on December 12, 1991, and some CSA members haven't even paid that 7.1% yet. Am I going to sue them when I'm trying to reach harmony and more patience? If I were 35 years of age, it would have been done. The administration thought this 7.1% would be enforced on January 1, 1991. It came into effect December 12, 1991—7.1% out of our operating gross of \$24 million, \$25 million.

I'm trying to reach an agreement, and I've already reached an agreement with the shipping federation for an increase of 3%, July 1992, and 7%, January 1993. The shipping federation agreed to that. But CSA, no way. If we *décrétons un tarif*, when we pass a regulation for a tariff increase, a contestation starts, which I was trying to avoid as the last one took 14 months and the one before that took 20 months. So in between that period of time nobody is paying that 7% or 10%, or whatever, increase. If an association makes a gross with us of \$10 million, and let us say the increase is 10%, during a year and a half they save \$1.5 million.

So if the deficit is to be decreased or the organization becomes self-sufficient, if we cannot reach it by agreement, which I think is impossible this year, there's only one way to do it, and that is to change the law. Our tariff will be applicable the day we issue it. We have some. . .by-laws. Bell Telephone is working that way. Then there may be an appeal. But in the meantime, according to our law or regulations, to fight a tariff is a very good proposition for any association, any lawyer. If I'm going back to practice after my 15 months, I will try to get some shipowners, the CSA as a client. It's a no lose. You fight a tariff for a period of 20 months. If I can get only 10% of the savings, if they happen to my clients, it's

[Traduction]

**M. Domm:** Pouvez-vous nous suggérer des mesures qui, à votre avis, seraient utiles?

**M. Marquis:** Depuis juin 1991, je me suis efforcé de créer un climat harmonieux avec les pilotes, particulièrement en ce qui concerne l'Association des armateurs canadiens. J'ai essayé d'obtenir une entente qui nous permettrait. . . Le niveau des pertes n'a cessé de croître au cours des sept dernières années. La situation n'était pas tellement mauvaise en 1985, mais en 1991, le montant s'est élevé à 5 millions de dollars. Compte tenu de la situation économique actuelle, il est impossible de dire au secteur du transport maritime, ou à l'Association des armateurs canadiens, que nous allons augmenter nos tarifs de 27 p. 100 de façon à devenir financièrement autonomes. En 1992, il serait ridicule d'annoncer à ces gens une telle décision.

A l'automne 1989, nous avons demandé une augmentation de 7,1 p. 100 du tarif. Cette mesure est entrée en vigueur le 12 décembre 1991, après bien des retards, et certains membres de l'Association des armateurs canadiens n'ont pas encore payé ces 7,1 p. 100. Dois-je les poursuivre en justice alors que j'essaie d'établir une certaine harmonie et de faire preuve de patience? Si j'avais 35 ans, ces poursuites auraient été intentées. L'Administration pensait que cette augmentation de 7,1 p. 100 entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1991. En fait, c'est le 12 décembre 1991 qu'elle est entrée en vigueur—soit un manque à gagner de 7,1 p. 100 pour nos recettes d'exploitation brutes de 24 à 25 millions de dollars.

J'essaie d'arriver à une entente et j'ai déjà conclu un accord prévoyant une augmentation de 3 p. 100 en juillet 1992 et de 7 p. 100 en janvier 1993 avec la Fédération maritime. Mais avec l'Association des armateurs canadiens, rien à faire. Quand nous décrétons un tarif, quand nous adoptons un règlement prévoyant une augmentation du tarif, les contestations commencent, et c'est ce que j'essayais d'éviter étant donné que le dernier conflit a duré 14 mois et le conflit précédent 20 mois. Entre temps, personne ne paye l'augmentation, qu'elle soit de 7 p. 100, de 10 p. 100, ou de tout autre montant. Si une association a un chiffre d'affaire de 10 millions de dollars avec nous, et si l'augmentation prévue de 10 p. 100 est retardée d'un an et demie, l'Association économise 1,5 million de dollars.

Donc, s'il faut réduire le déficit ou si l'organisation doit devenir financièrement autonome, et si, d'autre part, nous ne pouvons pas arriver à une entente, ce qui me semble être le cas cette année, il n'y a qu'une seule possibilité, c'est de changer la loi. Il faudrait que notre tarif entre en vigueur le jour où il est publié. Nous avons quelques. . . règlements. Bell Téléphone travaille sur cette base. Le nouveau tarif peut faire l'objet d'un appel, mais, entretemps, compte tenu de la loi et de nos règlements actuels, toute association, ou tout avocat, qui décide de s'opposer à un nouveau tarif est très bien placé pour le faire. Si je retourne à la pratique privée après avoir terminé mes 15 mois, je vais m'efforcer de

[Text]

very good. It is only the delays. I don't have hard work. You just put the complaint there. No delays. No hard work. It's only paperwork, and easily done.

• 1620

Sure there is a solution. Change the law. I've tried and tried and tried, and I'm still trying to reach an agreement to have *un consentement de tarif* not of 27%. I read the newspaper. I read the balance sheets on these companies. I know about the economy.

**Mr. Domm:** If there is a major decrease in the amount of traffic because of a recession, and everybody is having trouble. . . Are you saying they're having a tough time because there isn't the business going up and down, or are you saying that we can't generate any more business because times are tough?

**Mr. Marquis:** It's not the amount of business, sir.

**Mr. Domm:** What is it?

**Mr. Marquis:** It's the amount of profit that they say they don't make. They could make a gross of *deux milliards de dollars par année*, if they make it at a loss, which they claim they are doing now—we're not talking about the amount of business. We're talking of the profits of these companies.

**Mr. Domm:** Doesn't the amount of business that you are doing show up with the requirement for more people or fewer people?

**Mr. Marquis:** The only way I can improve that, sir, which is already partly done, is by the productivity of the pilots and not increasing the number of the pilots on the river so that they split the same amount. Okay?

Fewer pilots. Their request for an increase in salary will be less powerful. Okay? Productivity. We've tripled last winter the number of ships, night navigation, from the previous year. No cost to that. I understand it's a big saving for the ships, because they come in port in the morning instead of at night, the night after. If they come in the night after they lose a complete day. We've tripled the number of ships that have travelled during winter months this year compared to last year. I don't want any congratulations about that.

**Mr. Domm:** No, no. But if they have tripled—

**Mr. Marquis:** There is one way to stall this river. It is to make declarations like I read on April 16, 1992. This is one way to—in French, the river, because—

**Mr. Domm:** I don't understand.

**Mr. Marquis:** Our main client is the shipping industry. It is 70% of our business. We may lose them to Baltimore, to Halifax. You have to understand that some people in Halifax are already happy about the last declaration of this year. It doesn't make me mad. It doesn't make me cry, but I'm not happy about that because I'm for the St. Lawrence River.

[Translation]

représenter quelques armateurs, ou l'Association des armateurs canadiens. C'est une situation où on ne peut pas perdre. On s'oppose à un tarif pendant 20 mois. Et même si les honoraires ne représentent que 10 p. 100 des économies réalisées par les armateurs, c'est une très bonne affaire. Il s'agit uniquement de retard. L'avocat n'a pas à travailler; il se contente de présenter une contestation. Pas de retards. Pas de gros travail; c'est uniquement de la paperasserie que l'on traite facilement.

Il y a évidemment une solution, c'est de changer la loi. J'ai essayé, et essayé encore, et je continue d'essayer d'arriver à un consentement de tarif. Il ne s'agit pas de 27 p. 100. Je lis moi aussi les journaux et je lis les bilans de ces entreprises. Je connais la situation économique.

**M. Domm:** Si la récession a entraîné une chute importante du trafic et si tout le monde est en difficulté. . . Pensez-vous que les temps sont durs parce qu'il n'y a pas de tonnage à transporter, dans un sens ou dans l'autre, ou pensez-vous que l'on ne peut pas traiter plus d'affaires parce que les temps sont durs?

**M. Marquis:** Ce n'est pas le volume qui est en cause, monsieur.

**M. Domm:** De quoi s'agit-il alors?

**M. Marquis:** Ce sont les bénéfiques que les entreprises disent ne pas pouvoir réaliser. Elles pourraient afficher un chiffre d'affaires de deux milliards de dollars par an, en travaillant à perte, et c'est ce qu'elles prétendent faire actuellement—on ne parle pas de chiffres d'affaires. On parle des bénéfiques réalisés.

**M. Domm:** Le volume que vous traitez n'est-il pas lié aux effectifs, qu'il s'agisse de les augmenter ou de les réduire?

**M. Marquis:** La seule façon d'améliorer la situation, monsieur, et ceci est déjà fait en partie, c'est d'améliorer la productivité des pilotes sans augmenter leur nombre de façon à ce qu'ils se partagent le même montant. D'accord?

Moins de pilotes, et leurs demandes d'augmentation de salaire auront moins de poids. D'accord? La productivité. L'hiver dernier, nous avons triplé le nombre de navires naviguant de nuit par rapport à l'année précédente. Cela n'entraîne aucun coût supplémentaire. Je crois que c'est aussi une économie importante pour les navires car ils arrivent au port dans la matinée au lieu d'y arriver la nuit suivante, ce qui leur fait perdre un jour complet. Pendant les mois d'hiver, nous avons donc triplé, par rapport à l'année antérieure, le nombre de navires voyageant de nuit. Je ne demande aucune félicitation à ce sujet.

**M. Domm:** Non. Mais si on a triplé. . .

**M. Marquis:** Il y a une façon de bloquer cette rivière. Il suffit de faire une déclaration comme celle que j'ai lue le 16 avril 1992. C'est une façon—en français, la rivière, parce que. . .

**M. Domm:** Je ne vous suis pas.

**M. Marquis:** Nos principaux clients sont les armateurs; Ils représentent 70 p. 100 de notre chiffre d'affaires. Ils peuvent nous quitter pour Baltimore ou Halifax. Il vous faut réaliser que certains à Halifax se réjouissent déjà de la dernière déclaration de cette année. Cela ne me met pas en colère ni ne me fait pleurer, mais j'en suis tout de même attristé à cause du Saint-Laurent.

[Texte]

**Mr. Domm:** So you tripled the amount of business.

**Mr. Marquis:** No. The amount of night-time navigation, which the pilots are not obliged to do in the river during the winter seasons.

**Mr. Domm:** So what's the solution?

**Mr. Marquis:** There is no solution. I was trying to improve things. The only thing that I'm trying to do is increase productivity to the benefit of the industry, whether it is the shipping or the CSA, without increasing the cost of pilotage. The only way I can do that is increase the productivity of the pilots without increasing their fee. This is part of what we did last winter.

• 1625

**Mr. Domm:** Yet it was the worst year in your history, financially. There's something you're not telling me.

**Mr. Marquis:** I am sorry, sir, the more boats we have travelling on the river now, the more money we lose. If you don't want any deficit on the LPA, the best thing would be to stall the river. I'll resign, and these people will go home on unemployment insurance, and there'll be no more deficit. The more boats that come along, the more money we lose.

**Mr. Domm:** So to solve that problem—

**Mr. Marquis:** We need a change in the law or an understanding among the authority, the pilots, and the industry, which I was trying very hard to do up until April 16. And I'm still trying to do it.

**Mr. Domm:** And how would you suggest the law be changed?

**Mr. Marquis:** Don't take it bad, but I'm paid as an administrator, not as a lawyer. There are many ways to do it.

**Mr. Domm:** Well, give me a couple.

**Mr. Marquis:** Put us on the same track as Bell Telephone.

**Mr. Domm:** With a regulatory authority over you.

**Mr. Marquis:** Pardon me?

**Mr. Domm:** Bell Telephone works under the CRTC. Do you want a regulatory authority?

**Mr. Marquis:** Give us the same privilege. When they issue a tariff, it applies within let us say 30 days or something like that. Then you may appeal it.

**Mr. Domm:** That's a good suggestion. Do you have any others?

**Mr. Marquis:** That one will be enough for me.

**Mr. Domm:** You would like a regulatory authority.

**Mr. Marquis:** We have a regulatory authority.

[Traduction]

**M. Domm:** Vous avez donc triplé votre chiffre d'affaires.

**M. Marquis:** Non. Il s'agit de la navigation de nuit, à laquelle les pilotes ne sont pas contraints pendant les mois d'hiver.

**M. Domm:** Quelle est la solution alors?

**M. Marquis:** Il n'y a pas de solution. J'ai essayé d'améliorer la situation. Je m'efforce simplement d'améliorer la productivité à l'avantage de ce secteur, qu'il s'agisse des expéditeurs ou de l'Association des armateurs canadiens, sans augmenter le coût du pilotage. La seule façon d'atteindre cet objectif est d'augmenter la productivité des pilotes sans augmenter leurs honoraires. C'est, entre autres, ce que nous avons fait l'hiver dernier.

**M. Domm:** Pourtant, cela a été la pire année de votre histoire, sur le plan financier. Il y a quelque chose que vous ne me dites pas.

**M. Marquis:** Je suis désolé, monsieur, mais plus il y a de bateaux qui naviguent sur le fleuve à l'heure actuelle, plus nous perdons d'argent. Si vous ne voulez aucun déficit pour l'Administration de pilotage des Laurentides, la meilleure façon d'y arriver serait de faire cesser toute navigation sur le fleuve. Je remettrai ma démission et tous ces gens pourront rentrer chez eux pour recevoir l'assurance-chômage et il n'y aura plus de déficit. Plus il arrive de navires, plus nous perdons d'argent.

**M. Domm:** Donc, pour résoudre le problème...

**M. Marquis:** Il faut changer la loi ou en arriver à une entente entre l'Administration, les pilotes et l'industrie, ce que je m'acharnais à essayer d'obtenir jusqu'au 16 avril. Je tente toujours de l'obtenir.

**M. Domm:** Et à votre avis, qu'est-ce qui devrait être modifié dans la loi?

**M. Marquis:** Ne le prenez pas mal, mais je suis payé en tant qu'administrateur, non pas en tant qu'avocat. Il y a bien des façons d'y arriver.

**M. Domm:** Eh bien, nommez-en quelques-unes.

**M. Marquis:** Mettez-nous sur le même pied d'égalité que Bell Canada.

**M. Domm:** Avec un organisme de réglementation.

**M. Marquis:** Je vous demande pardon?

**M. Domm:** Bell Canada relève du CRTC. Voulez-vous un organisme de réglementation?

**M. Marquis:** Donnez-nous le même privilège. Lorsque Bell Canada publie un tarif, il entre en vigueur disons dans les 30 jours. Ensuite on peut déposer un avis d'opposition.

**M. Domm:** C'est une bonne suggestion. En avez-vous d'autres?

**M. Marquis:** Celle-ci me suffit.

**M. Domm:** Vous aimeriez avoir un organisme de réglementation.

**M. Marquis:** Nous avons un organisme de réglementation.

[Text]

**Mr. Domm:** But you would like the authority to set the rates.

**Mr. Marquis:** We would like our tariff to come into force 30 days or 60 days after we've published it, with an appeal from the CSA, the shipping, or any interested party, and then we could reimburse if we have abused.

**Mr. Domm:** Or you could find another place to cut, like they have to do in Bell Telephone. If they're going to refuse, through the regulatory authority, to raise the domestic rates on phones, saying no, we can't do that, we'll raise it on commercial phones, you have no options.

**Mr. Marquis:** Sir, we don't understand each other.

**Mr. Domm:** But you want the authority like Bell Telephone.

**Mr. Marquis:** Bell Telephone issues a rate and it applies.

**Mr. Domm:** That's if CRTC approves it.

**Mr. Marquis:** No, sir.

**Mr. Domm:** You mean they increase the rate before they get approval from the CRTC.

**Mr. Marquis:** That's correct, sir. And then they have to reimburse if the CRTC doesn't approve the rate, which happened a couple of years ago, if my memory is correct, to Bell Telephone and Quebec Telephone. I think it might be the first time in the history of this country that they had to do it, but they had to do it.

**Mr. Domm:** I'm not saying you're wrong, I'm just saying that I've seen lots of occasions where they've applied for rate changes and they have not received them from the regulatory authority.

**Mr. Marquis:** Sure. At one time they had to reimburse millions and millions. That was two or three years ago.

**Mr. Domm:** So it wouldn't be a solution for you, then.

**Mr. Marquis:** Sure.

**Mr. Domm:** Well, I'll have to examine the notes of what you've said and what I've said, but it doesn't sound as if it's going to be any solution at all.

**Mr. Marquis:** I'm even ready to discuss that with you personally, sir.

**Mr. Domm:** Well, it's an interesting exercise.

**Mr. Marquis:** Is it? I'm not supposed to say that?

**Mr. Domm:** Why don't you just—

**Mr. Marquis:** Je retire mes paroles. Je retire mon offre.

**Mr. Domm:** Maybe he'll follow the line of questioning.

**The Chairman:** In terms of the exams, when new pilots are accredited through your pilotage authority, do they take the same exams as the Canadian masters?

[Translation]

**M. Domm:** Mais vous aimeriez que cet organisme établisse les tarifs.

**M. Marquis:** Nous aimerions que nos tarifs entrent en vigueur 30 ou 60 jours après leur publication. L'Association des armateurs canadiens ou toute autre partie intéressée pourrait déposer un avis d'opposition et il nous faudrait alors les rembourser si nous avons abusé.

**M. Domm:** Vous pourriez décider de couper ailleurs, comme Bell Canada a dû le faire. L'organisme de réglementation a refusé une augmentation des tarifs téléphoniques résidentiels, alors Bell Canada a décidé d'augmenter ses tarifs commerciaux.

**M. Marquis:** Monsieur, nous ne nous comprenons pas.

**M. Domm:** Mais vous voulez un organisme de réglementation comme dans le cas de Bell Canada.

**M. Marquis:** Bell Canada publie un tarif et le tarif entre en vigueur.

**M. Domm:** Si le CRTC l'approuve.

**M. Marquis:** Non, monsieur.

**M. Domm:** Vous voulez dire qu'ils augmentent le tarif avant d'obtenir l'autorisation du CRTC?

**M. Marquis:** C'est exact, monsieur. Ils doivent ensuite rembourser si le CRTC n'approuve pas le tarif, ce qui s'est produit il y a quelques années, si ma mémoire est bonne. C'est ce qui est arrivé à Bell Canada et à Québec Téléphone. Je pense que c'était peut-être la première fois dans l'histoire du Canada qu'elles ont été obligées de le faire, mais c'est ce qui est arrivé.

**M. Domm:** Je ne dis pas que vous avez tort, je dis tout simplement qu'il est arrivé souvent qu'elles aient demandé une augmentation de tarif et que l'organisme de réglementation le leur a refusé.

**M. Marquis:** Certainement. À un moment donné, elles ont dû rembourser des millions de dollars. C'était il y a deux ou trois ans.

**M. Domm:** Cela ne serait donc pas une solution pour vous, alors.

**M. Marquis:** Certainement.

**M. Domm:** Eh bien, il faudra examiner ce que vous avez dit et ce que j'ai dit, mais il ne semble pas que cela puisse être une solution.

**M. Marquis:** Je suis même prêt à en parler avec vous personnellement, monsieur.

**M. Domm:** Eh bien, c'est un exercice intéressant.

**M. Marquis:** Vraiment? Je ne suis pas censé dire cela?

**M. Domm:** Pourquoi ne pas simplement. . .

**Mr. Marquis:** I withdraw what I said. I withdraw my offer.

**M. Domm:** Peut-être qu'il s'en tiendra aux questions.

**Le président:** Pour ce qui est des examens, lorsque votre Administration de pilotage accrédiée de nouveaux pilotes, doivent-ils subir les mêmes examens que les capitaines canadiens?

[Texte]

**Mr. Marquis:** No, sir.

**The Chairman:** Is it the same board that oversees it?

**Mr. Marquis:** No, sir. We have our board, our *jury d'examen*.

**The Chairman:** And who is on that board?

**Mr. Marquis:** There are three pilots, two designated by the administration, and an *observateur* designated by the president of the administration.

**The Chairman:** Is this for pilots?

**Mr. Marquis:** That's the same for the certificates.

**The Chairman:** That's what I said. Is it the same board of examiners?

**Mr. Marquis:** It's the same for the certificates, the same set-up.

**The Chairman:** And I assume the same questions, and so on.

**Mr. Marquis:** This year we made some improvements, in my opinion, to the oral exams. There was no exchange of questions before the oral exam, and this year they've exchanged questions. As a nominee for the LPA, we have designated—and we have the power to do that without changing any by-laws—a Coast Guard examiner, just to try to give confidence to these certificate applicants.

• 1630

**The Chairman:** Is there any control on the number of new pilots that are accepted by your authority?

**Mr. Marquis:** Yes.

**The Chairman:** How many do you accept?

**Mr. Marquis:** This year we accept none in the upper river part, Three Rivers, Quebec, Montreal. They requested four in the lower part and we have agreed to three. We did not agree to three in the bargaining; we took figures, the retirement of the pilots, and that. We are trying to decrease the numbers. This is part of what I was trying to say by *productivité*.

**The Chairman:** Most of these pilots are Canadian masters who have risen to the rank of master on a Canadian ship. Is that not correct?

**Mr. Marquis:** They need qualifications before they apply to be an apprentice pilot, which is captain, first master.

**The Chairman:** What is the minimum requirement to apply for a pilot's licence?

**Mr. Marquis:** The minimum requirements for an applicant for a licence from Les Escoumins to Montreal is a master—what they call ON 1 these days, former master coasting. With respect to applicant for a certificate, this is chief officer, home trade, or second mate, foreign-going.

**The Chairman:** All of them have had experience on the river before they even apply to become a pilot.

[Traduction]

**M. Marquis:** Non, monsieur.

**Le président:** Est-ce le même jury qui les accrédite?

**M. Marquis:** Non, monsieur. Nous avons notre propre jury d'examen.

**Le président:** Et qui est membre de ce jury?

**M. Marquis:** Il y a trois pilotes, deux qui sont nommés par l'Administration, et un observateur qui est nommé par le président de l'Administration.

**Le président:** Est-ce pour les pilotes?

**M. Marquis:** C'est la même chose pour les certificats.

**Le président:** C'est ce que j'ai dit. Est-ce le même jury d'examen?

**M. Marquis:** C'est la même chose pour les certificats.

**Le président:** Et je suppose qu'il s'agit des mêmes questions, etc.

**M. Marquis:** Cette année, nous avons apporté certaines améliorations, à mon avis, sur le plan des examens oraux. Auparavant, il n'y avait pas d'échange de questions avant l'examen oral, et cette année nous avons échangé les questions. Pour essayer de donner confiance aux candidats, nous avons nommé un examinateur de la Garde côtière—nous avons le pouvoir de le faire sans changer les règlements.

**Le président:** Y a-t-il une limite quant au nombre de nouveaux pilotes qui sont acceptés par votre Administration?

**M. Marquis:** Oui.

**Le président:** Combien en acceptez-vous?

**M. Marquis:** Cette année, nous n'en acceptons aucun pour la région du Haut Saint-Laurent, c'est-à-dire Trois-Rivières, Québec et Montréal. Le Bas Saint-Laurent en a demandé quatre, et nous avons convenu d'en accepter trois. Nous n'en avons pas négocié trois; nous avons pris les chiffres, le nombre de pilotes qui prendront leur retraite, etc. Nous essayons de diminuer le nombre. C'est en partie ce que j'essaie de dire par «productivité».

**Le président:** La plupart de ces pilotes sont des capitaines canadiens qui ont été promus au rang de capitaine sur un navire canadien, n'est-ce pas?

**M. Marquis:** Avant de devenir apprentis pilotes, ils doivent être capitaines.

**Le président:** Quelles sont les exigences minimales pour demander une licence de pilote?

**M. Marquis:** Les exigences minimales pour obtenir une licence des Escoumins à Montréal est le niveau de capitaine, ce que l'on appelle ON 1 de nos jours, anciennement capitaine au cabotage. Pour ce qui est du certificat de pilotage, il faut être second, cabotage, ou lieutenant au long cours.

**Le président:** Ils ont tous une expérience de la navigation sur le fleuve avant de poser leur candidature comme pilotes.

[Text]

**Mr. Marquis:** If we are talking strictly about pilots, some have had a lot of experience, but some of them come from the foreign fleet, and are master, foreign-going and things like this. They have a two-year apprenticeship to learn the trade.

**The Chairman:** Some of the indications are that the increases that are negotiated with the entrepreneurs and so on are about 23%. Could you comment on that? You have a real difficulty with a monopoly situation in your bargaining position in that regard on what fees are going to be charged. Obviously the system can be held up in short order by work stoppage. Mr. Marquis is talking about the harmony that should exist. Do you advocate making this an essential service and perhaps going to arbitration or some other means of setting the rates that you must pay to the entrepreneurs and to your own employees?

**Mr. Marquis:** In my opinion, if we reach harmony, we don't need that. Nobody can give a guarantee, even if we try real hard to reach harmony, that we can reach it.

I give you my piece of mind about it. Just the fact of talking about it today, and that I agreed to this proposition, may be sufficient reason for the pilots to stall the river. Personally, I wouldn't say it is a bad thing to change the law to that point, but I am in no position to say that it will be a good thing. It is a risk to take. I am trying not to be in a position to need this gun, but there is no guarantee to it.

**Mr. Keyes:** What are your projections for traffic and assignments over the next five years? You are signalling a downward motion, a very steep slope.

• 1635

**Mr. Marquis:** We'll lose less money.

**Mr. Domm:** You'll make more money?

**Mr. Marquis:** No. We'll lose less money.

**Mr. Keyes:** But, Mr. Marquis, we're looking at this thing and we see it as a very delicate balance, don't we? I heard what you said at the beginning of your presentation and I can agree with you wholeheartedly. There's going to be a cost to the country to ensure that ships that are bulk-loaded with toxic materials, gasolines, hazardous wastes, whatever the substances are that could be detrimental to the ecology and the environment if tragically a ship were to suddenly strike a rocky shoal, a little bit outside of that 800 yards. . . At the same time, the LPA hasn't been able to generate a profit since 1981, correct? Since 1985 you've incurred substantial losses of about \$10 million. In 1991 you're reporting a loss of about \$5 million and projecting deficits right up until 1993.

We were talking a little earlier about pilotage and how wages are going up and up and up. The last number was something like a 7.1% increase. The wages are going up, but the authority is facing losses, in part because of declining traffic. I'm sorry you're saying no. Which one?

**Mr. Marquis:** Stop the river and the deficit will be very, very small. It will amount to my salary and these gentlemen—that will be all. With the tariffs we have, we lose money every time a ship goes by, to the extent of 27% of our

[Translation]

**M. Marquis:** Si nous parlons strictement des pilotes, certains ont beaucoup d'expérience, mais d'autres étaient capitaines au long cours. Ils doivent suivre une période d'apprentissage de deux ans pour apprendre le métier.

**Le président:** Il semble que les augmentations qui sont négociées avec les entrepreneurs sont de l'ordre d'environ 23 p. 100. Pouvez-vous nous en parler? Vous vous retrouvez dans une situation vraiment difficile pour négocier les honoraires étant donné que vous avez un monopole. De toute évidence, un arrêt de travail pourrait paralyser tout le système. M. Marquis parle de l'harmonie qui devrait exister. Êtes-vous d'avis que ce service devrait être essentiel et que l'on devrait peut-être recourir à l'arbitrage ou à d'autres moyens pour établir les tarifs que vous devez payer aux entrepreneurs et à vos propres employés?

**M. Marquis:** À mon avis, si nous arrivons à une certaine harmonie, cela ne sera pas nécessaire. Mais personne ne peut garantir que nous y arriverons, même si nous essayons très fort.

Je vais vous dire ce que j'en pense. Le simple fait d'en parler aujourd'hui, et le fait que j'ai accepté cette proposition, pourrait être une raison suffisante pour que les pilotes paralysent le fleuve. Personnellement, je ne dirais pas que c'est une mauvaise chose de changer la loi à cet égard, mais je ne suis pas en mesure de dire que ce sera une bonne chose. C'est un risque à prendre. J'essaie de ne pas me retrouver dans une position où il sera nécessaire d'utiliser ce moyen, mais il n'y a aucune garantie.

**M. Keyes:** Quelles sont vos prévisions sur le plan du trafic et des affectations pour les cinq prochaines années? Vous signalez une baisse, une baisse très rapide.

**M. Marquis:** Nous perdrons moins d'argent.

**M. Domm:** Vous allez faire plus d'argent?

**M. Marquis:** Non, nous perdrons moins d'argent.

**M. Keyes:** Mais, monsieur Marquis, il y a dans tout cela un équilibre très délicat, n'est-ce pas? Je suis entièrement d'accord avec ce que vous avez dit au début de votre exposé. Il faudra que le pays paie le prix pour s'assurer que les navires qui sont chargés en vrac de matériaux toxiques, d'essence, de déchets dangereux ou de toute substance qui pourrait être nuisible à l'environnement. . . Si un tel navire devait s'échouer sur un affleurement rocheux, juste au-delà de ces 800 verges, ce serait tragique. Par ailleurs, l'APL n'a pas réalisé le moindre bénéfice depuis 1981, n'est-ce pas? Depuis 1985, vous avez accumulé une dizaine de millions de dollars de pertes. En 1991, vous rapportez une perte de 5 millions de dollars et vous prévoyez des déficits jusqu'en 1993.

Tout à l'heure, on parlait du pilotage et du fait que les salaires ne cessent d'augmenter. La dernière fois, on a accordé une augmentation de 7,1 p. 100. Les salaires augmentent, mais l'Administration perd de l'argent, en partie à cause de la baisse du trafic. Je regrette de vous le voir nier. À quoi s'applique votre dénégation?

**M. Marquis:** Si le fleuve arrêta de couler, le déficit serait très très minime. Il représenterait le montant de mon salaire et de celui de ces messieurs, c'est tout. Compte tenu des tarifs en vigueur, nous perdons de l'argent à chaque fois

[Texte]

gross. I'll give you the reason for that, in my opinion. There are four administrations like ours in this country. One is the APP, which is the Atlantic. Let's say that all the administrations in 1975 were 100% of the rates. The APP rate increase today is 389.06%. The APGL, which is the Great Lakes, tariff increase is 352.06%; for APA it is 355%, and we're at 256%. Give me the same average of rate increase as these three administrations and I'll have a profit, which I'm not supposed to make, of \$5 million instead of a deficit of \$5 million. It's that easy. I can leave you a copy of these figures.

**Mr. Keyes:** Please, so that we can submit them for the clerk.

**Mr. Marquis:** That's easy. Give me the general rate of increase that the other administrations got, and we're operating at a surplus of \$5 million. It's a bad time for me to come in and tell the ship owners or the CSA that we need 27% this year.

**Mr. Keyes:** It's unfortunate that time is short. Maybe if the opportunity avails itself, we may have these gentlemen come back.

**The Chairman:** We can certainly ask them if there are further questions, or write them with further questions.

**Mr. Marquis:** We are a two hours' drive from Montreal.

**Mr. Keyes:** Terrific. Thank you.

**Le président:** Monsieur Marquis, *gentlemen*, merci.

Thank you very much for attending.

**Mr. Marquis:** We thank you. I thought my English was not too good, but you seemed to understand what I was saying.

**The Chairman:** It's terrific. It got better. I wish my French was as good.

• 1640

Mr. Armstrong, welcome to the committee. Perhaps you can introduce the gentlemen with you. Perhaps you have an opening statement and then there will be some questions from the members of the committee.

**Mr. R.G. Armstrong (Chairman, Great Lakes Pilotage Authority):** Mr. Childerhose is the general manager and Captain McCarthy is the director of operations.

I prepared a few opening remarks. It might take five minutes to read them. If you wish me to do that, I will. I don't want to shorten any question time if people are in a hurry to get away.

**The Chairman:** They are in a hurry to get away, but for five minutes I think we would like to hear from you.

[Traduction]

qu'un navire se présente, c'est-à-dire 27 p. 100 de notre revenu brut. Je vais vous dire qu'elle en est la raison, à mon avis. Il y a quatre Administrations comme la nôtre au Canada. Il y a d'abord l'APP, dans l'Atlantique. Disons que pour toutes les Administrations, les tarifs de 1975 représentent 100 p. 100. Le tarif de l'APP en est aujourd'hui à 389,06 p. 100. L'APGL, qui s'occupe des navires dans les Grands Lacs, a porté ses tarifs à 352,06 p. 100. Pour l'APA, le chiffre est de 355 p. 100. Quant à nous, nous en sommes à 256 p. 100. Si l'on m'accorde la même augmentation moyenne de tarif que pour les trois autres administrations, je vais réaliser des profits, ce que je ne suis pas censé faire, mais je ferai des profits de 5 millions au lieu de 5 millions de pertes. C'est aussi facile que cela. Je peux vous remettre un exemplaire de ces données.

**M. Keyes:** Je vous en prie, faites-en parvenir une copie au greffier.

**M. Marquis:** C'est facile. Donnez-moi le taux général d'augmentation que l'on a accordé aux autres Administrations, et je vais vous ramener un beau petit bénéfice de 5 millions de dollars. Le moment serait mal choisi pour moi d'aller dire aux armateurs ou à l'Association des armateurs canadiens qu'il nous faut une augmentation de 27 p. 100 cette année.

**M. Keyes:** Malheureusement, le temps nous manque. Si jamais c'était possible, nous pourrions peut-être réinviter ces messieurs.

**Le président:** Nous pourrions assurément leur envoyer par écrit d'autres questions que nous aurions à leur poser.

**M. Marquis:** Nous sommes à deux heures de voiture de Montréal.

**M. Keyes:** Formidable, merci.

**The Chairman:** Mr. Marquis, gentlemen, thank you.

Merci beaucoup d'être venus.

**M. Marquis:** Nous vous remercions. Je croyais que mon anglais n'était pas très bon, mais vous avez semblé comprendre ce que je disais.

**Le président:** C'est excellent. Cela s'est amélioré. Je voudrais que mon français soit aussi bon.

Monsieur Armstrong, bienvenue au comité. Vous pourriez peut-être nous présenter les gens qui vous accompagnent. Vous pouvez faire une déclaration, après quoi les membres du comité vous interrogeront.

**M. R.G. Armstrong (président, Administration de pilotage des Grands Lacs):** M. Childerhose est le directeur général et le capitaine McCarthy est le directeur de l'exploitation.

J'ai préparé une petite allocution. Il me faudra peut-être cinq minutes pour la lire. Si vous voulez, je vais le faire, mais je ne veux pas raccourcir la période réservée aux questions s'il y a des gens qui sont pressés de partir.

**Le président:** Les gens sont pressés de partir, mais pour cinq minutes, je crois que nous sommes prêts à vous écouter.

[Text]

**Mr. Armstrong:** Some of it might sound similar to what you heard at the opening of the previous witness, because it is the same piece of legislation, so it will sound a little bit alike. However, the Great Lakes is quite distinct from any of the other areas, so there will be quite a difference, I believe, in the explanation.

The Great Lakes Pilotage Authority was established in February of 1972, pursuant to the Pilotage Act, as a body corporate, consisting of the chairman and not more than six other members.

The Great Lakes Pilotage Authority Limited was incorporated as a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority through letters patent on May 17, 1972. The objects of the authority are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within the regions set out in respect of the authority.

The authority is a crown corporation as defined by the Financial Administration Act, and it is not an agent of Her Majesty. The authority has powers to carry out its responsibilities and has made regulations, approved by the Governor in Council, pursuant to the Pilotage Act for the establishment of compulsory pilotage areas, the prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage, the prescription of the classes of pilot licences and classes of pilotage certificates that may be issued, and the prescription of the tariffs or pilotage charges to be paid the authority for pilotage services.

In addition, the authority is empowered to employ such officers and employees, including licensed pilots as required, to contract with a body corporate for the services of licensed pilots, make by-laws respecting the management of the internal affairs, and to purchase, lease or to otherwise acquire land, buildings, pilot boats or such other equipment or assets as may be required, and also to be able to borrow money for the purpose of deferring the expenses of the authority.

I will try to briefly describe the operations of the authority. The authority operates in the interest of safety a marine pilotage service in all Canadian waters in the provinces of Ontario, Manitoba and in Quebec south of the northern entrance to the St. Lambert Lock. Services are provided through the performance of pilotage assignments on those vessels entering the region that are subject to compulsory pilotage by pilots employed by the authority, using pilot boats contracted by the authority, and dispatch services both controlled through pilotage headquarters at Cornwall and/or the district office at Port Weller, Ontario.

The authority must co-ordinate its efforts and operations with a number of other organizations, such as the St. Lawrence Seaway Authority and the United States Seaway Development Corporation, who operate the lock facilities and

[Translation]

**M. Armstrong:** Certains points vous sembleront similaires à ce que vous avez entendu de la part du témoin précédent, puisqu'il s'agit de la même mesure législative. Les Grands Lacs sont toutefois une région distincte et les explications seront donc différentes.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été créée en février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage à titre de corporation composée d'un président et de six autres membres.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été constituée en société à titre de filiale de l'Administration de pilotage des Laurentides par lettres patentes datées du 17 mai 1972. Son mandat est d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation un service efficace de pilotage dans les régions établies pour l'Administration.

L'Administration est une société d'État telle que définie dans la Loi sur la gestion des finances publiques; elle n'est donc pas mandataire de Sa Majesté. L'administration a le pouvoir d'assumer ses responsabilités et a émis des règlements, approuvés par le gouverneur en conseil, en vertu de la Loi sur le pilotage, pour: établir des zones de pilotage obligatoire, prescrire les catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être attribués et de prescrire les droits de pilotage à être payés à l'Administration pour les services de pilotage.

En outre, l'Administration a le pouvoir d'employer les membres de la direction et des employés, notamment les pilotes brevetés nécessaires à son fonctionnement, de passer des contrats avec les corporations de pilotes pour obtenir les services de pilotes brevetés, d'établir des règlements concernant la gestion de ses affaires internes et d'acheter, prendre à bail ou acquérir des terrains, bâtiments, bateaux-pilotes et autres actifs et équipements, au besoin, et d'emprunter de l'argent afin de défrayer les dépenses de l'Administration.

Je vais tenter de décrire brièvement le fonctionnement de l'Administration. Elle exploite, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes se trouvant à l'intérieur des provinces de l'Ontario, du Manitoba et du Québec, au sud de l'entrée nord de l'écluse de Saint-Lambert. Les services sont offerts sous forme d'affectations de pilotes sur les navires qui entrent dans la région où le pilotage est obligatoire. Ces navires sont pris en charge par les pilotes employés par l'Administration, en utilisant des bateaux-pilotes loués à contrat par l'Administration. L'Administration exploite également un service d'affectation à partir du siège social du pilotage à Cornwall et/ou du bureau de circonscription de Port Weller, en Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec un certain nombre d'autres organismes, notamment l'Administration de pilotage du Saint-Laurent et la Société de développement de la voie maritime des États-

[Texte]

maintain traffic control systems within the region; the Canadian Coast Guard, who provide aids to navigation; and the United States Coast Guard, who are responsible for the United States pilotage matters in the international waters.

In the international sectors a memorandum of arrangements between Canada and the United States, negotiated in 1977, determines which nation provides pilot boat and dispatching services in what areas and determines the sharing of dispatches and revenues for those areas.

The Great Lakes pilotage region is divided as follows: The Cornwall district, defined as the Canadian waters of the St. Lawrence River between the northern entrance of St. Lambert Lock and the pilot boarding station near St. Regis in the province of Quebec; that is, the Snell Lock. The district is divided in two sections, the northern section extending from St. Lambert Lock to Beauharnois Lock and the southern section from Beauharnois to Snell Lock.

• 1645

The district was subdivided in 1977 at Beauharnois to reduce the length and duration of pilot assignments. The pilots employed in the district are members of the Corporation of the St. Lawrence River and seaway pilots.

I am describing it going from east to west.

**Mr. Keyes:** I am sorry to interrupt, Mr. Chairman. I know myself personally, and maybe the other members may disagree with me, that we have a geographical description of each district on the record and filed with the clerk. Maybe we could get right to the nuts and bolts of the actual summary, rather than the description of each district and where the borders are.

**Mr. Armstrong:** It is fine by me. Let me then deal with the objectives and provide some explanation that way, if that will be more helpful.

The authority's corporate objectives are summarized as follows: to provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in its region of responsibility; to promote the effective utilization of the authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources, in such activities and geographic areas as may be appropriate in the interest of safe navigation; to provide the above services within a commercially oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency; and to be responsive to the government's environmental, social and economic policies.

The problem of getting the authority's tariff increases put in place has always been of concern to the authority, as increases are subject to appeal. Appeals to the National Transportation Agency and the resulting delays in implementation have had a considerable negative effect on the authority's revenues. This in itself highlights the difficulty the authority has in preparing a reasonably reliable corporate plan in August for the following year when so much uncertainty exists in the year of preparation, as 50% of the operating season remains, and the substance of the plan does not become operative until the opening of the navigation season in April, a forward period of seven months.

[Traduction]

Unis, qui exploite les écluses et contrôle le trafic maritime dans la région en cause, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui est responsable pour les États-Unis des questions de pilotage dans les eaux internationales.

Dans les secteurs internationaux, un protocole d'entente entre le Canada et les États-Unis, négocié en 1977, détermine les pays qui fournissent le bateau-pilote et les services d'affectation et dans quelles zones, et détermine le partage des services et des recettes pour la région.

La région de pilotage des Grands Lacs est divisée de la façon suivante: la circonscription de Cornwall, définie comme les eaux canadiennes du fleuve Saint-Laurent entre l'entrée nord de l'écluse de Saint-Lambert et la station d'accostage des pilotes près de Saint-Regis, dans la province de Québec, c'est-à-dire l'écluse Snell. La circonscription est elle-même divisée en deux parties, la partie nord s'étendant de l'écluse de Saint-Lambert jusqu'à l'écluse de Beauharnois et la partie sud de Beauharnois à l'écluse Snell.

La circonscription a été subdivisée en 1977 à Beauharnois pour raccourcir la durée de l'affectation des pilotes. Ceux-ci appartiennent à la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent et les pilotes de la voie maritime.

Je vous fais la description d'est en ouest.

**M. Keyes:** Pardonnez l'interruption, monsieur le président, mais je sais qu'une description de chaque circonscription figure dans le dossier remis au greffier. Si les autres députés n'y voient pas d'inconvénient, peut-être pourrions-nous passer au fond de l'affaire et se passer de la description des circonscriptions.

**M. Armstrong:** Ça me convient. Dans ce cas, laissez-moi vous exposer les objectifs, ce sera plus utile.

Les objectifs d'entreprise de l'Administration sont les suivants: fournir un service de pilotage complet, sûr, efficace et économique ainsi que les services connexes dans la région de sa compétence; promouvoir l'utilisation efficace des installations, des équipements et des spécialistes de l'Administration par l'application productive de ses ressources dans les activités et les circonscriptions, selon le cas, le tout dans l'intérêt d'une navigation sécuritaire; fournir ces services sur une base orientée commercialement pour atteindre et maintenir le financement autonome et viable à long terme de ses opérations; et être sensible aux politiques gouvernementales en matière économique, sociale et du milieu.

La mise en place des augmentations tarifaires a toujours été une source de préoccupation pour l'Administration, car ces augmentations peuvent faire l'objet d'un appel. Les appels auprès de l'Office national des transports et les retards qui en ont découlé ont eu un effet négatif sur les revenus de l'Administration. C'est une des raisons pour laquelle nous avons eu du mal à préparer un plan d'entreprise fiable au mois d'août pour l'année suivante était donné l'incertitude qui règne, au moment où il reste encore la moitié de la saison d'exploration, et que l'essentiel du plan n'entre pas en vigueur avant l'ouverture de la saison suivante en avril, un décalage de sept mois.

## [Text]

As a result of a continuing decline in traffic volume, it has been necessary for the authority to reduce its costs, primarily through pilot number reductions. This has been achieved by attrition and incentives for early retirement. Other costs have been reduced where possible. As a general policy the authority contracts by tender for its services as opposed to purchasing; that is, the land, transportation, pilot boats, office base, etc.

Between 1982 and the opening of the 1992 season the authority has reduced its pilot numbers by 60 full-time positions. This reduction in numbers was a result of the significant decline in traffic volume over the period. It is considered that pilot numbers are at the number required to maintain a basic service. The authority currently employs about 70 pilots.

In marine shipping, vessels enter and leave the system unscheduled under sometimes severe weather and environmental conditions. Therefore an infrastructure must be in place to ensure safety, provide a pilot on demand, even to exempt ships, and meet uneven traffic flows.

The Great Lakes Pilotage Authority has interpreted its mandate of safety and efficiency to include not only its own financial self-sufficiency but also the application and cost impact on the effectiveness of the seaway system and to vessel delays. This means having sufficient trained, qualified and licensed pilots available to serve the industry, generally the foreign ships, with a minimum of pilot delays, which are extremely costly to the industry. The industry has indicated that delays could cost up to \$12,000 or \$14,000 per day in addition to the cost of cancelling berths or stevedores if schedules are not maintained.

The system must in its mandate of safety be capable of providing a pilot to any vessel requesting one, regardless of whether it is an exempt vessel. Further, and of major importance, traffic comes into the system unscheduled and often in surges in the later months of the season, straining pilot availability. In order to achieve the authority's mandate to provide a safe and efficient pilotage service, a delicate balance must be maintained between the resources to be made available and the demand for service, with safety being paramount. This is complicated by the fact that tariff revisions can be delayed through appeal to the NTA, ship size and destination affect revenues, traffic flows are unpredictable and uneven, and the setting of tariffs and sharing of revenues and traffic in the international sectors are accomplished through a complex interface with the United States.

• 1650

Section 33 of the Pilotage Act requires that the authority shall, from its tariff of pilotage charges, derive sufficient revenue, together with any revenue from other sources, to permit it to operate on a self-sustaining financial basis. The section also requires that the tariff of pilotage charges shall be fair and reasonable. Whenever these two requirements are not compatible the authority has, as a matter of policy, taken the position that the tariffs of pilotage charges must first be fair and reasonable.

## [Translation]

En raison de la baisse du trafic, l'Administration a dû réduire ses dépenses, surtout en réduisant le nombre de ses pilotes. Cela s'est fait au moyen de départs naturels et d'incitations à la pré-retraite. D'autres dépenses ont été réduites lorsque la chose était possible. D'ordinaire, l'Administration obtient ses services par appels d'offres au lieu de faire des acquisitions. Je parle des terrains, du transport, des bateaux-pilotes, des bureaux, etc.

Entre 1982 et le début de la saison 1992, 60 postes permanents de pilotes ont été supprimés, par suite de la baisse du trafic. L'effectif suffit à assurer le service minimum. Nous avons actuellement environ 70 pilotes.

Dans le secteur de la navigation maritime, les navires arrivent et partent sans prévenir, souvent par mauvais temps. Il faut donc une infrastructure pour assurer la sécurité, fournir un pilote sur demande, même aux navires exemptés, et faire face aux variations du trafic.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a interprété son mandat en matière de sécurité et d'efficacité de manière à y inclure non seulement le financement autonome de ses opérations mais aussi le coût de l'efficacité de la voie maritime et des retards subis par les navires. Pour cela, il faut un nombre suffisant de pilotes brevetés et qualifiés capables de servir l'industrie, généralement les navires étrangers, avec un minimum de retard en raison des coûts élevés pour les armateurs: entre 12,000\$ et 14,000\$ par jour, ajoutés aux coûts d'annulation des postes de mouillage ou des postes d'accostage si l'horaire n'est pas respecté.

Les règles de sécurité nous obligent à fournir un pilote sur demande, même s'il s'agit d'un navire exempté. En outre, facteur important, les navires se présentent sans prévenir et en grand nombre à la fin de la saison, ce qui impose un surcroît de travail aux pilotes. Pour respecter son mandat en matière de sécurité et d'efficacité, l'Administration doit donc trouver l'équilibre entre les moyens à mettre en oeuvre et la demande de services, la sécurité étant le facteur déterminant. La situation est compliquée du fait que les révisions des tarifs peuvent être retardées à la suite d'un appel à l'ONT, que les dimensions des navires et leur destination influent sur les recettes, que le trafic est imprévisible et variable, sans compter que l'établissement des tarifs et la répartition des recettes et du trafic dans les secteurs internationaux sont régis par un accord complexe avec les États-Unis.

L'article 33 de la Loi sur le pilotage stipule que l'Administration doit tirer de ses droits de pilotage suffisamment de revenus, ajouté aux revenus provenant d'autres sources, pour lui permettre le financement autonome de ses opérations. Le même article précise que les droits doivent être équitables et raisonnables. En cas de conflit entre ces deux obligations, l'Administration a statué que les droits doivent être équitables et raisonnables.

[Texte]

I think I can generally summarize the authority's mandate in what I might call an operational equation, and I'll just read that to you: to provide a safe and efficient pilotage service, employing a fair and reasonable tariff, sufficient to permit operating on a self-sustaining financial basis within an approved corporate plan, the implementation of which can be disrupted through the tariff being subject to appeal which, if judged to be non-prejudicial to the public interest, is granted non-retroactively. The pilotage authority is carried out by employee pilots with collective bargaining rights, with resulting managerial constraints, working in Canadian and international waters where the sharing of pilotage activities is controlled by a memorandum of arrangements. Delays are not easily tolerated by the seaway system or the industry. Traffic arrives unscheduled and in surges for varying destinations at unpredictable yearly volumes. Exempt ships expect service on demand.

The authority's mandate for efficiency must include the impact and time limits of its service in relation to the seaway system, the users, and the port facilities, both human and physical. I think that sums up what our mandate is and the difficulties incurred by that.

**Mr. Keyes:** Thanks, Mr. Armstrong, for appearing before our committee. Are all 70 pilots of the GLPA employees? Are none of them on contract, as we have heard of the LPA?

**Mr. Armstrong:** The only pilot we would have on contract would be in Churchill, Manitoba, for the three-month season there.

**Mr. Keyes:** Are your wage structures similar to those of the LPA?

**Mr. Armstrong:** I don't know how to compare it to LPA. Their pilots are entrepreneurs; ours are all employees. Ours are paid on a monthly salary basis, on average \$80,000 a year.

**Mr. Keyes:** There's a little red line, of course, that goes through all the Great Lakes, the 49th parallel that separates us, so I imagine there is going to be some work that has to be done between yourselves and the Americans. How is that relationship faring?

**Mr. Armstrong:** That relationship works reasonably well. There is a memorandum of arrangements between Canada and the United States, signed by the Minister of Transport and the Secretary of Transportation in Washington.

**Mr. Keyes:** Are there any difficulties with it?

**Mr. Armstrong:** I guess every document and every set of regulations does not work entirely smoothly, but I would suggest that it's not broken sufficiently to try to fix it. There really isn't anything seriously wrong with it; it works. There is a sharing of the pilotage assignments. From time to time people aren't entirely happy with that sharing, but that's the way the pie was divided. There really isn't, in my view anyway, a serious deficiency in the memorandum.

[Traduction]

Je pense pouvoir vous résumer les grandes lignes du mandat de l'Administration en vous donnant ce que j'appellerais une équation opérationnelle. Je vais vous la lire. Assurer un service de pilotage efficace et sûr, financé par des droits justes et raisonnables, suffisants pour le financement autonome des opérations dans le cadre d'un plan d'entreprise approuvé, dont la mise en oeuvre peut être perturbée dans la mesure où ils peuvent faire l'objet d'un appel, et qui peuvent être approuvés, non rétroactivement, s'ils ne sont pas jugés préjudiciables à l'intérêt public. L'effectif est composé de pilotes employés syndiqués, ce qui impose des contraintes à la direction car nous évoluons dans des eaux canadiennes et internationales où le partage des activités de pilotage est régi par un protocole d'entente. Ni la voie maritime ni les armateurs ne tolèrent facilement les retards. Les navires arrivent sans prévenir et par à-coups, pour diverses destinations et en nombres imprévisibles chaque année. Les navires exemptés s'attendent à obtenir un pilote sur demande.

Sur le plan de l'efficacité, l'administration doit tenir compte de l'impact et des délais de ses services par rapport à la voie maritime, aux usagers, aux services portuaires, aussi bien les installations que le personnel. Voilà, c'est à peu près notre mandat et les difficultés que nous rencontrons.

**M. Keyes:** Merci, monsieur Armstrong, d'avoir comparu devant le comité. Les 70 pilotes sont-ils tous membres de l'APGL? Aucun d'entre eux n'est à contrat, comme c'est le cas pour l'APL?

**M. Armstrong:** Le seul pilote à contrat est à Churchill au Manitoba, pour les trois mois que dure la saison là-bas.

**M. Keyes:** Les salaires que vous payez sont-ils semblables à ceux de l'APL?

**M. Armstrong:** Il est difficile de faire la comparaison avec l'APL. Leurs pilotes sont des entrepreneurs, les nôtres sont des employés. Les nôtres sont payés mensuellement, une moyenne de 80,000\$ par année.

**M. Keyes:** Évidemment, il y a une petite ligne rouge qui traverse les Grands Lacs, le 49<sup>e</sup> parallèle qui nous sépare des États-Unis. J'imagine qu'il faut vous concerter avec les Américains. Quels sont vos rapports?

**M. Armstrong:** Assez bons. Le Canada et les États-Unis sont liés par un protocole d'entente signé par le ministre des Transports et le Secrétaire aux transports de Washington.

**M. Keyes:** Vous posent-ils des difficultés?

**M. Armstrong:** Avec un document de ce genre, il y a toujours des difficultés, mais rien qui ne justifie une renégociation. Il n'y a pas de problème majeur. Nous partageons les affectations de pilotage. De temps en temps il y a des mécontents, mais c'est ainsi que la répartition a été faite. A mon sens, le protocole ne pose pas de grosses difficultés.

[Text]

[Translation]

**Mr. Keyes:** Back in May 1990, Johanne Gauthier, who was appointed by the Minister of Transport in 1989 to conduct an investigation into the proposed regulatory changes, submitted her report to the minister. Can you enlighten us on the main points of this agreement that resulted in the report's recommendations, and whether or not you agree or disagree with them?

**M. Keyes:** En mai 1990, Johanne Gauthier, qui avait été nommée par le ministre des Transports en 1989 pour mener une enquête sur les changements réglementaires proposés, a remis son rapport au ministre. Pourriez-vous nous faire part des principaux points de l'accord qui a été conclu à la suite des recommandations du rapport, et pourriez-vous nous dire si vous y souscrivez ou non?

**Mr. Armstrong:** I don't have any basic disagreement with the substance of the report. I don't know whether you want me to go back in time to describe the history of how this evolved to this point.

**M. Armstrong:** Je suis fondamentalement d'accord avec l'essentiel du rapport. Je ne sais pas si vous voulez que je remonte en arrière pour vous expliquer la chronologie de ce qui s'est passé.

**Mr. Keyes:** No, I'm sorry, that is not necessary; we have a pretty good history on that. But from that forward, after Johanne reported to the minister. . .

**M. Keyes:** Non, ce ne sera pas nécessaire, nous en avons une assez bonne idée. Mais à partir de ce moment-là, après que Johanne a présenté son rapport au ministre. . .

**Mr. Armstrong:** I don't have any basic difficulty with the recommendations she has in that report. They differ a little bit from what the authority published as a revised regulation, but the substance or the recommendations she has there—

**M. Armstrong:** Je n'ai rien contre les recommandations qu'elle a formulées dans son rapport. Elles sont un peu différentes de ce que l'Administration avait publié dans la nouvelle version de ce règlement, mais l'essentiel de ces recommandations. . .

**Mr. Keyes:** What was that?

**M. Keyes:** C'est-à-dire?

• 1655

**Mr. Armstrong:** For example, the authority said there should be fifteen trips in a three-year period, one of which would be in the past five months. Her recommendation on that particular item was fifteen in the past three years, five of which would be in the previous twelve months. There were some differences in what was published by the authority and what she has recommended in her report.

**M. Armstrong:** Par exemple, l'Administration avait prévu 15 voyages par période de trois ans, dont l'un devait se dérouler dans les cinq derniers mois. Pour sa part, elle a recommandé 15 voyages au cours des trois dernières années, dont cinq devaient se dérouler dans les 12 mois précédents. Il y a quelques divergences entre ce que l'Administration a publié et ce qu'elle a recommandé dans son rapport.

**Mr. Keyes:** Have you been working in any fashion toward a satisfactory solution of your differences?

**M. Keyes:** Avez-vous cherché à régler ces divergences?

**Mr. Armstrong:** We don't have any differences with her, of course. That report was commissioned by the Minister of Transport. The minister now has responsibility, I guess, to determine how and to what extent he would instruct us to implement those recommendations into a regulation.

**M. Armstrong:** Nous n'avons aucune divergence avec elle, il va sans dire. C'est un rapport demandé par le ministre des Transports. C'est au ministre, j'imagine, qu'il revient de déterminer quelles instructions il nous donnera pour inclure ses recommandations dans un règlement.

**Mr. Keyes:** Ms Gauthier found that the relations between your organization and the CSA were terrible, and that there was a great deal of mistrust on both sides. Is the situation any better today than it was when she reported?

**M. Keyes:** M<sup>me</sup> Gauthier a constaté que les rapports entre votre organisme et l'Association des armateurs canadiens était au plus mal, et que la méfiance régnait de part et d'autre. La situation s'est-elle améliorée?

**Mr. Armstrong:** Quite frankly, I don't know what the basis is for that statement. It seems to me that she was speaking in a very broad, general way. The industry has spoken about pilotage generally and the regulation with respect to pilotage certificates; it's in that area, I believe, that she's talking about the difficulties. We don't have that particular difficulty on the Great Lakes. I personally can't quantify that major difficulty. I believe we have quite a reasonable relationship with both the foreign and the Canadian segments of the industry.

**M. Armstrong:** Je vous dirai honnêtement que je ne sais pas d'où vient cette affirmation. Je pense qu'elle parlait en termes très généraux. Les armateurs ont critiqué en général le pilotage et les règlements relatifs aux certificats. C'est de cela qu'elle parlait, je crois, lorsqu'elle parlait de difficultés. Ce problème ne se pose pas dans les Grands Lacs Personnellement, je ne dirais pas que c'est un gros problème. Je pense que nous avons des rapports raisonnables avec les armateurs étrangers et canadiens.

**Mr. Keyes:** When we talk about a ship moving in the Great Lakes to go through all the districts from north Superior right through to the St. Lawrence, I suppose that is a trip that some of them make in that entire distance.

**M. Keyes:** Quand un navire descend des Grands Lacs jusqu'au Saint-Laurent en traversant toutes les circonscriptions à partir du Lac Supérieur, j'imagine que dans certains cas le pilote fait tout le voyage.

**Mr. Armstrong:** Yes.

**M. Armstrong:** Oui.

**Mr. Keyes:** What would be the total pilotage cost for such a trip from one end to the other end?

**M. Keyes:** Combien cela coûte-t-il en pilotage d'un bout à l'autre?

[Texte]

**Mr. Armstrong:** It would depend on the size of the ship. We have a tariff for four different sizes. I would say for a maximum size ship to go from the head of the lakes to St. Lambert, which is our area, it would be \$20,000 in rough terms.

**Mr. Keyes:** For a one-way trip.

**Mr. Armstrong:** Maybe a little less. Maybe \$18,000.

**Mr. Keyes:** Then I suppose you have to add on where the St. Lawrence group takes over from you and takes it out to the ocean. I guess that is going to cost another \$20,000 to \$30,000.

**Mr. Armstrong:** I think that's high.

**Mr. Keyes:** About \$10,000 to \$12,000 then? So we're looking at \$30,000 for a movement. I'm not very experienced in these matters and I'm just becoming very quickly familiar with the industry. What do you think of a fee of \$30,000 for a one-way trip from the head through Lambert, where it is taken over by them and out to the ocean? Is \$30,000 a lot of money on a percentage basis when you're talking about a ship? I guess it depends on the cargo.

**Mr. Armstrong:** I suppose it depends on the cargo and what you put into the costs. I've seen all kinds of numbers, and it depends on what numbers you use. If you exclude all kinds of things, the figure goes up. If you include all of the things in a voyage from the head of the lakes, say, to somewhere in Europe, and you include the mortgage on the ship, all of the operating costs and the rest of it, it may represent 1% to 2% in pilotage costs, depending on what costs and who's figuring the numbers.

**Mr. Keyes:** Thanks, Mr. Chairman. Thanks, gentlemen.

• 1700

**The Chairman:** I know you two MPs have some time constraints. With your permission, if you have to leave, I have some questions. If the witnesses would stay, I would like to ask them those questions.

**Mr. Armstrong:** I'd be happy to stay and answer any questions.

**Mr. Keyes:** We do get the record of these meetings and we'll read very intently.

**The Chairman:** In terms of qualifying pilots within your district, is your authority set up for the examinations the same as the Laurentian Pilotage Authority? Do you have three pilots on an examining board? What is your situation?

**Mr. Armstrong:** For a pilotage licence or a certificate?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Armstrong:** In actual fact, the regulations are very similar for a licence or a certificate, except that in the case of a certificate—and we don't have any because with the exemption that exists it really isn't necessary—certificate holders could sit on the examining board. In the case of a pilot licence pilots would sit on the board.

**The Chairman:** How many pilots sit on this board?

[Traduction]

**M. Armstrong:** Cela dépend des dimensions du navire. Le tarif prévoit quatre tailles de navire. Dans la catégorie maximum, du sommet des Grands Lacs jusqu'à Saint-Lambert, notre circonscription, je dirais à peu près 20,000\$ dollars.

**M. Keyes:** Dans une seule direction.

**M. Armstrong:** Peut-être un peu moins, peut-être 18,000\$ dollars.

**M. Keyes:** J'imagine qu'il faut aussi ajouter ce que coûte le groupe du Saint-Laurent, qui prend votre relève, et qui pilote le navire jusqu'à la mer. J'imagine qu'il faut compter encore 20,000\$ ou 30,000\$ dollars de plus.

**M. Armstrong:** C'est un peu élevé.

**M. Keyes:** Entre 10,000\$ et 12,000\$ dollars, alors? Cela fait donc 30,000\$ dollars au total. Je ne connais pas très bien ces questions et j'essaie de faire mon éducation. Que pensez-vous d'un droit de 30,000\$ dollars pour un voyage du sommet des Grands Lacs jusqu'à Saint-Lambert, où la relève se charge du navire jusqu'à la mer? Est-ce que 30,000\$ dollars ce n'est pas beaucoup, en pourcentage, lorsqu'on parle d'un navire? J'imagine que cela dépend de la cargaison.

**M. Armstrong:** J'imagine que cela dépend de la cargaison et de ce qui entre dans les dépenses. J'ai vu toutes sortes de chiffres, et cela dépend de ceux qu'on utilise. Si l'on exclut toutes sortes de choses, le chiffre augmente. Si l'on inclut tout ce que cela coûte entre le sommet des Grands Lacs et une destination en Europe, hypothèque sur le navire et toutes les dépenses de fonctionnement, les coûts de pilotage représentent peut-être un ou deux pour cent, en fonction des dépenses incluses et de celui qui fait le calcul.

**M. Keyes:** Merci, monsieur le président. Merci, messieurs.

**Le président:** Je sais que deux des députés ont des engagements ailleurs. Si vous devez nous quitter, j'aimerais poser des questions, si vous le voulez bien. J'invite les témoins à rester pour que je puisse leur poser ces questions.

**M. Armstrong:** Je serais heureux de rester et de répondre à vos questions.

**M. Keyes:** Nous recevons la transcription des délibérations, et nous les lisons attentivement.

**Le président:** Le mécanisme de qualification des pilotes dans votre circonscription est-il le même que celui de l'Association de pilotage des Laurentides? Trois pilotes siègent-ils au jury? Comment cela se passe-t-il chez vous?

**M. Armstrong:** Pour un brevet ou un certificat de pilotage?

**Le président:** Oui.

**M. Armstrong:** De fait, le règlement est à peu près le même pour un brevet et pour un certificat, sauf que dans ce dernier cas—qui ne se présente d'ailleurs pas à cause des exemptions—le titulaire d'un certificat peut siéger au jury. Dans le cas d'un brevet de pilote, ce sont les pilotes qui y siègent.

**Le président:** Combien de pilotes siègent au jury?

[Text]

**Mr. Armstrong:** The board could comprise up to three pilots and a couple of people from the administration. There would be five or six people on a board.

**The Chairman:** Is there any conflict with pilots sitting on the examining board? Obviously they have the expertise. Are they members of your pilotage authority?

**Mr. Armstrong:** Yes, they are. They would be employees of the authority.

**The Chairman:** Is there any conflict there or potential conflict?

**Mr. Armstrong:** I think not. They are the experts in the area. I don't know who else you could use to judge the expertise of a candidate before a board. The examination consists of a written exam and an oral portion, as well as meeting all of the other requirements of licensing and that kind of thing prior to getting there. I don't think we've had any difficulty in that regard, nor have we ever been accused of any problem in that area.

**The Chairman:** According to the financial figures for the last year, are you operating on a self-sufficient basis?

**Mr. Armstrong:** In the last year we did not. In 1991 we incurred a deficit.

**The Chairman:** What was that deficit?

**Mr. Armstrong:** It was \$1.9 million.

**The Chairman:** You asked for appropriations to cover that, did you?

**Mr. Armstrong:** We asked for appropriations and we received \$850,000.

**The Chairman:** How do you finance the rest of it?

**Mr. Armstrong:** We're going to have to absorb that difference from working capital, which will significantly reduce our working capital. As I outlined, we have powers to go to the bank, and we'll have to borrow for whatever bridge financing we might need in that regard. Hopefully, we'll end up the season on a break-even basis by using some bridge financing. To this point, this year, I don't think we've had to use the bank, but I wouldn't preclude that possibility.

**The Chairman:** It is my understanding that the exemption that's given for Canadian masters and so on has existed since the Pilotage Act came into effect. Is that right?

**Mr. Armstrong:** That's correct.

**The Chairman:** That ultimately led to Ms Gauthier's report.

**Mr. Armstrong:** No. Well, I suppose in a way, but it was a specific aspect of the regulations that led to it. It dealt with vessels that would go outside of the system, outside of the Canadian borders. The regulation talked about vessels being permitted to make an occasional voyage to the maritimes. Some of those vessels, while they were Canadian registered, were going foreign. They might have gone to Rotterdam and worked in the European ports or something like that. It was that element of it that was challenged. The court case said that this was *ultra vires* in our regulations, and they removed that, which then meant that any vessel, or master, or whatever, in the world could qualify under the ten trips in three years, which we thought was entirely inadequate.

[Translation]

**M. Armstrong:** Il peut y avoir jusqu'à trois pilotes et une ou deux personnes de l'Administration. En tout, entre cinq et six personnes.

**Le président:** Y a-t-il des conflits entre les pilotes du jury? Évidemment, ce sont eux les experts. Font-ils partie de l'Administration de pilotage?

**M. Armstrong:** Oui. Ce sont les employés de l'Administration.

**Le président:** Y a-t-il des conflits ou des risques de conflits?

**M. Armstrong:** Je ne crois pas. Ce sont des experts dans le domaine. Je ne connais pas d'autres façons de déterminer les connaissances d'un candidat devant un jury. L'examen comporte une épreuve écrite et une épreuve orale; le candidat doit aussi répondre à toutes les autres exigences. Que je sache, nous n'avons eu aucun problème dans ce domaine, et personne n'a dit que nous en avons.

**Le président:** D'après les chiffres de l'année dernière, êtes-vous en situation financière autonome?

**M. Armstrong:** Non. En 1991, nous avons eu un déficit.

**Le président:** De quel ordre?

**M. Armstrong:** 1,9 million de dollars.

**Le président:** Vous avez demandé des crédits parlementaires pour l'éponger, n'est-ce pas?

**M. Armstrong:** Nous avons demandé des crédits et nous avons obtenu 850,000\$.

**Le président:** Comment avez-vous épongé le reste?

**M. Armstrong:** Il va nous falloir combler l'écart à même le fonds de roulement, ce qui va le réduire considérablement. Comme je l'ai dit, nous avons le pouvoir de nous adresser aux banques et il nous faudra emprunter pour obtenir le financement provisoire nécessaire. J'espère que nous franchirons le seuil de rentabilité d'ici la fin de la saison. Je ne pense pas que nous aurons à nous adresser aux banques, mais je n'écarte pas la possibilité.

**Le président:** Je crois savoir que l'exemption accordée aux capitaines canadiens remonte à l'adoption de la Loi sur le pilotage. C'est bien le cas?

**M. Armstrong:** Oui.

**Le président:** C'est ce qui est à l'origine du rapport de M<sup>me</sup> Gauthier.

**M. Armstrong:** Non. Enfin, d'une certaine façon, j'imagine, mais c'est surtout un point du règlement qui en est à l'origine. Il s'agissait des navires qui sortaient des frontières canadiennes. Dans le règlement, il était question des navires qui étaient autorisés à faire occasionnellement un voyage dans les Maritimes. Certains de ceux-là, tout en battant pavillon canadien, se rendaient à l'étranger: Rotterdam ou un autre port européen. C'est cela qui a été contesté. Le tribunal a jugé que cette disposition du règlement était *ultra vires*; il a donc été supprimé, ce qui signifie que n'importe quel navire ou capitaine dans le monde est admissible après 10 voyages en 10 ans, ce que nous jugeons tout à fait insuffisant.

[Texte]

• 1705

It was satisfactory for lake vessels and their crews who learned their entire trade and grew up, so to speak, on the lakes and were totally familiar right from deckhand up through their career with the lakes. But because the door was now entirely open to anyone in the world, we felt that we had to close that. So we proposed a revised regulation to deal with that. When we published it, appeals came in from everybody.

As is the case many times in pilotage, trying to get an agreement or get agreement of all the parties is extremely difficult. There were appeals and the minister chose to appoint a commissioner to examine the issue and that is how that came about.

**The Chairman:** Okay. I know that this question may be difficult to answer, but I will ask it anyway.

My observation as a lay person is that the Welland Canal and the Detroit-St. Clair area must be pretty difficult to navigate in comparison with a wider channel on the St. Lawrence. Would you agree with that?

**Mr. Armstrong:** I will start out by saying that I am not that familiar with the waters of the St. Lawrence below St. Lambert. There may be ship handling in lots of places, but there is a great deal of ship handling in the Great Lakes into and out of locks. There are narrow channels. A good example would be the Brockville Narrows, where again you have sheer rock and a channel through that. Visualize a ship in the seaway, really a 26-foot drop, going down through this tunnel of rock. When you get over one or the other, you are in difficulty. I think you can visualize that.

In the Welland Canal, there is a great deal of ship handling, of course, and manoeuvring in the lock, slow speeds and passing ships in close quarters and things of that kind. The St. Clair-Detroit Rivers, again, it is sometimes very narrow. There are marine cables and pipelines crossing so you have to be careful where you drop an anchor or drag one. A lot of pleasure craft interrupt navigation, which makes it very hazardous. You have a difficult area in the St. Marys River, through the Sault Ste. Marie area. It is another very difficult area.

**The Chairman:** You said that attrition had reduced the number of pilots under your authority to about 70. What are the prospects for the future, with traffic being down and so on?

**Mr. Armstrong:** I tried to explain this a little bit in my opening remarks. One of the problems is that we have to have an infrastructure in place in order to deal with whatever traffic comes. Predicting traffic is virtually impossible. Even ships that are exempt, many of them—many may be too big a word, it used to be many—a number of those still continue to take pilots and they will ask for them quite unsuspectingly. Tankers will very often take a pilot. So we have to service that kind of situation.

I guess we are a little bit between a rock and a hard place. It is very difficult for us to say we are going to set the level of traffic. We will set it and we will determine that we will have so many pilots, and with that many pilots and

[Traduction]

C'était satisfaisant pour les navires des Grands Lacs et leurs équipages, qui avaient acquis leur formation dans les Grands Lacs et connaissaient parfaitement la géographie du bassin. Mais maintenant que la porte était ouverte pour n'importe qui au monde, nous avons jugé qu'il fallait la refermer. Nous avons donc proposé un article de règlement à cet effet. Après la publication, des appels ont été présentés de partout.

Comme c'est souvent le cas dans le domaine du pilotage, il est très difficile d'obtenir l'accord de toutes les parties. Après les appels, le ministre a décidé de nommer un commissaire pour étudier la question, et voilà l'origine de l'affaire.

**Le président:** D'accord. Je sais que la question que je vais vous poser est épineuse, mais je vais la poser quand même.

Je ne suis qu'un profane, mais j'ai le sentiment qu'il doit être très difficile de naviguer dans le canal Welland et la région de Détroit et de la rivière St-Clair par rapport au Saint-Laurent, beaucoup plus large. Êtes-vous d'accord avec moi?

**M. Armstrong:** Je vous dirai tout d'abord que je ne connais pas très bien les eaux du Saint-Laurent en aval de Saint-Lambert. Il y a bien des endroits où l'on manoeuvre les navires, mais je vous assure qu'il y a beaucoup de manoeuvres dans les Grands Lacs et au voisinage des écluses. La voie navigable est étroite. Je prends le cas du détroit de Brockville, où il y a une falaise traversée par la voie navigable. Essayez de vous imaginer un navire dans la voie maritime, un à-pic de 26 pieds, encaissé dans le roc. Passer d'un côté ou de l'autre est une difficulté. Je suis sûr que vous pouvez vous l'imaginer.

Beaucoup de navires passent par le canal Welland, et il y a beaucoup de manoeuvres dans l'écluse, il faut avancer doucement et les navires se croisent de très près. Les rivières St-Clair et Detroit sont elles aussi très étroites à certains endroits. Il y a des câbles-marins et des pipelines qui traversent, si bien qu'il faut faire attention où l'on jette et où on laisse traîner l'ancre. Beaucoup de plaisanciers interrompent également la navigation et la rendent dangereuse. Il y a un autre endroit difficile sur la rivière St-Marys, près de Sault Ste-Marie. C'est très difficile aussi.

**Le président:** Vous avez dit que les départs volontaires ont réduit à 70 environ le nombre de vos pilotes. Quelles sont les perspectives pour l'avenir, étant donné la baisse du trafic?

**M. Armstrong:** J'ai essayé de l'expliquer un peu dans ma déclaration. Un de nos problèmes, c'est qu'il nous faut une infrastructure qui nous permette de faire face au trafic, quelle que soit son ampleur. Il est pour ainsi dire impossible de prévoir le trafic. Même les navires qui sont exemptés, beaucoup d'entre eux—enfin, beaucoup c'est peut-être trop dire, il y en avait beaucoup avant—un certain nombre de ceux-là continuent de demander des pilotes sans prévenir. Les navires-citernes prennent souvent un pilote. Il faut donc répondre à cette demande.

Nous sommes un peu entre le marteau et l'enclume. Il nous est très difficile de dire que nous allons fixer le niveau du trafic. Nous allons faire un calcul, déterminer le nombre de pilotes, et avec un nombre donné de pilotes et avec un

[Text]

schedules of rest and the rest of it, we will be able to handle so many ships a day. It doesn't seem to me that it is our mandate to lead in that sense. I think that we kind of have to follow and sometimes we might be a little bit behind in trying to follow. For us to lead or to try to set a level of traffic I think could be very damaging to the total seaway structure, the seaway system itself, the ports and their utilization, delays to ships. I think the cost of that would be so damaging that it would be folly to undertake such a thing.

• 1710

**The Chairman:** Are you telling me and telling the committee that you think you've reached the level of this infrastructure?

**Mr. Armstrong:** We think we have, except every year in the past number of years traffic has tended to go down a little bit more, and consequently our numbers come down a little bit more. Last year we began the season with ten fewer pilots than the year before. We keep bringing our numbers down. We're not adding pilots to the system. We've reduced it about 50% in the last ten years.

Based on traffic, we think the numbers we have are appropriate. Some days they're not appropriate. As I pointed out in the preamble, traffic comes in rather unannounced volumes and patterns, and also weather has a big impact. So there are days when even with what we have, we have to look at overtime. In some cases we might incur delays. But we've worked very hard on trying to reduce those delays, as they are costly to the system.

**The Chairman:** Have you qualified new pilots in the last few years?

**Mr. Armstrong:** We've had some exams and put people on a list. The only place in the last few years we've brought in pilots is Lake Ontario. Our numbers were going down below the level there. We would have no one there now if we had let it go.

**The Chairman:** You have 70 in your authority now. How many on the list that you have qualified?

**Mr. Armstrong:** That's hard to say. In any given district we might have two or three on a list, who may never get in. They've passed the exam and are qualified. But based on the way we're functioning right now, they may never arrive in the system.

**The Chairman:** I assume those people are continuing to work.

**Mr. Armstrong:** They are undoubtedly working somewhere in the industry. If they weren't they would disqualify themselves because they wouldn't maintain their expertise.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Armstrong, Mr. Childerhose, and Captain McCarthy, for attending here. We certainly appreciate your taking the time to come here. Thank you for being patient about the delay, and thank you for giving us the information. It will certainly help us in our study and the recommendations that flow out of our study.

[Translation]

calendrier donné, nous allons pouvoir nous occuper de tant de navires par jour. Il me semble que ce n'est pas à nous de fixer notre mandat de cette façon. Je pense qu'il faut plutôt que nous suivions même si nous restons un peu à la remorque. Je crois que si nous prenions l'initiative de fixer le niveau du trafic, nous nuirions à l'ensemble de la voie maritime, aux ports et à leur utilisation et nous retarderions les navires. Ce serait tellement néfaste, que ce serait une folie de le faire.

**Le président:** Êtes-vous en train de me dire à moi et aux membres du comité que cette structure a atteint ses limites?

**M. Armstrong:** Je pense que oui, sauf que ces dernières années, le trafic a continué de baisser peu à peu, et nous avons régressé nous aussi. L'année dernière, nous avons entamé la saison avec dix pilotes de moins que la précédente. L'effectif se rétrécit comme une peau de chagrin. Nous n'engageons plus de pilotes. Nous avons réduit l'effectif de moitié au cours des dix dernières années.

Ces chiffres correspondent au trafic, selon nous. Certains jours, l'effectif n'est pas suffisant. Comme je l'ai dit dans mon introduction, le trafic est imprévisible et variable, sans compter le mauvais temps, qui joue beaucoup. Il y a donc des jours, où, vu nos moyens, il faut avoir recours aux heures supplémentaires. Parfois, nous avons des retards. Mais nous avons travaillé dur pour les éliminer, parce qu'ils coûtent cher.

**Le président:** Avez-vous breveté des pilotes ces dernières années?

**M. Armstrong:** Nous avons organisé des examens et mis des gens sur une liste. Le seul endroit où nous avons affecté des pilotes ces dernières années, c'est dans le lac Ontario. L'effectif est insuffisant là-bas. Nous n'aurions plus personne si nous ne nous en n'étions pas occupés.

**Le président:** L'administration en compte aujourd'hui 70. Combien y en a-t-il sur la liste d'admissibilité?

**M. Armstrong:** C'est difficile à dire. Il peut y en avoir deux ou trois par circonscription, qui ne seront jamais engagés peut-être. Ils ont réussi l'examen et sont qualifiés. Mais vu la façon dont les choses marchent aujourd'hui, ils ne seront peut-être jamais engagés.

**Le président:** J'imagine qu'ils continuent de travailler.

**M. Armstrong:** Sûrement quelque part dans ce secteur, oui. Si ce n'était pas le cas, ils perdraient leur place sur la liste d'admissibilité.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Armstrong, monsieur Childerhose, capitaine McCarthy d'être venus ici. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de venir. Je vous remercie de votre patience et de l'information que vous nous avez donnée. Elle nous aidera sûrement à réaliser notre étude et à formuler les recommandations qui en découleront.

[Texte]

**Mr. Armstrong:** We appreciate the opportunity. We certainly hope you find ways to make the system better and with far greater volumes, as I think that's in the interest of all of the people who are associated with that transportation system.

**The Chairman:** The committee is adjourned to the call of the chair.

[Traduction]

**M. Armstrong:** Nous sommes heureux de la possibilité de nous exprimer que vous nous avez donnée. Nous espérons que vous trouverez le moyen d'améliorer le système et d'augmenter le trafic, car cela est dans l'intérêt de tous ceux qui travaillent dans le domaine du transport.

**Le président:** La séance est levée.

---

**[Ter]:** M. Armstrong: Vous soumettez beaucoup de propositions pour améliorer votre service. Nous espérons que vous trouverez le moyen d'améliorer votre service et que vous serez en mesure de continuer à améliorer votre service. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête.

**[Introduction]:** Le président: Très intéressé à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête.

**[Conclusion]:** M. Armstrong: Je pense que oui, sauf que ces dernières années, le trafic a continué de baisser peu à peu, et nous avons réduit notre main-d'œuvre. L'année dernière, nous avons embauché la saison avec des pilotes de moins que la précédente. L'effectif est rétréci comme une peau de chagrin. Nous n'engageons plus de pilotes. Nous avons réduit l'effectif de moitié au cours des dix dernières années.

**[Vé]:** Ces chiffres correspondent au trafic, selon nous. Certains jours, l'effectif n'est pas suffisant. Comme je l'ai dit dans mon introduction, le trafic est imprévisible et variable, tant compter le mauvais temps, qui joue beaucoup. Il y a donc des jours, où, par nos moyens, il faut avoir recours aux heures supplémentaires. Parfois, nous avons des retards. Mais nous nous travaillons dur pour les éliminer, parce qu'ils coûtent cher.

The Chairman: Are you telling me and telling the committee that you think you've reached the level of this infrastructure?

Mr. Armstrong: We think we have, except every year in the past another 10 years traffic has tended to go down a little bit more, and consequently our numbers come down a little bit more. Last year we began the season with ten fewer pilots than the year before. We keep bringing our numbers down. We're not adding pilots to the system. We've reduced it about 50% in the last ten years.

Based on traffic, we think the numbers we have are appropriate. Some days they're not appropriate. As I pointed out in the introduction, traffic comes in rather unannounced volumes and patterns, and also weather has a big impact. So there are days when even with what we have, we have to look at overruns. In some cases we might incur delays. But we've worked very hard on trying to reduce these delays, as they are really to the public.

The Chairman: Have you qualified new pilots in the last few years?

Mr. Armstrong: We've had some exams and put people on a list. In the last few years we've brought in pilots in Lake Huron. Our numbers were going down below the level there. We would have no one there now if we had let it go.

The Chairman: You have 70 in your airbook now. How many do you have qualified?

Mr. Armstrong: That's hard to say. In any given period we might have a list of a few who may never get on. They've passed the exam, they are qualified. But based on the way we're doing, they probably may never serve in the system.

The Chairman: There might be a backlog of pilots.

Mr. Armstrong: It's an interesting question, whether in the future it will be necessary to do a lot of training. I think it's a very good question. I think it's a very good question. I think it's a very good question. I think it's a very good question.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Armstrong. Mr. Cook has a question for you. He's standing here. We will be happy to answer your question. Thank you for being present at the hearing. We think you're doing a very good job. Thank you for being present at the hearing. We think you're doing a very good job. Thank you for being present at the hearing. We think you're doing a very good job.

Le président: Êtes-vous en train de me dire à moi et aux membres du comité que cette structure a atteint ses limites?

M. Armstrong: Je pense que oui, sauf que ces dernières années, le trafic a continué de baisser peu à peu, et nous avons réduit notre main-d'œuvre. L'année dernière, nous avons embauché la saison avec des pilotes de moins que la précédente. L'effectif est rétréci comme une peau de chagrin. Nous n'engageons plus de pilotes. Nous avons réduit l'effectif de moitié au cours des dix dernières années.

Ces chiffres correspondent au trafic, selon nous. Certains jours, l'effectif n'est pas suffisant. Comme je l'ai dit dans mon introduction, le trafic est imprévisible et variable, tant compter le mauvais temps, qui joue beaucoup. Il y a donc des jours, où, par nos moyens, il faut avoir recours aux heures supplémentaires. Parfois, nous avons des retards. Mais nous nous travaillons dur pour les éliminer, parce qu'ils coûtent cher.

Le président: Avez-vous breveté des pilotes ces dernières années?

M. Armstrong: Nous avons examiné des candidats et mis des gens sur une liste. Le seul endroit où nous avons affecté des pilotes cette année dernière, c'est dans le lac Ontario. L'effectif est tombé au-dessous du niveau. Nous n'aurions plus personne si nous ne nous en étions pas occupés.

Le président: L'administration en compte aujourd'hui 70. Combien en a-t-il sur le list d'admission?

M. Armstrong: C'est difficile à dire. Il peut y en avoir deux ou trois, ou dix candidats, qui ne vont jamais être engagés peut-être. Ils ont réussi l'examen, ils sont qualifiés. Mais en la façon dont les choses marchent actuellement, ils ne seront peut-être jamais engagés.

Le président: Il y a peut-être un excès de pilotes.

M. Armstrong: C'est une question intéressante, si dans le futur il sera nécessaire de faire beaucoup de formation. Je pense que c'est une très bonne question. Je pense que c'est une très bonne question. Je pense que c'est une très bonne question.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Armstrong, monsieur Cook. Je vous remercie. Nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête. Pour ce qui est de votre service, nous sommes très intéressés à savoir ce que vous avez en tête.

MAIL ROOM  
 Canada Post Corporation / Société canadienne des postes  
 Postage paid / Postes payées  
 Lottorwell  
 2991 Bloor Street West, Toronto, Ontario  
 M6A 0B9  
 Distribution: Retail

CHAMBRE DES COMMUNES  
 Numéro 3  
 Le mercredi 6 mai 1992  
 Président Ken Atkinson

Minutes of Proceedings of the Standing Committee on the  
 St. Lawrence Seaway

Procès-verbaux d'allocutions du Sous-comité sur la

# St. Lawrence Seaway

# Voie maritime du Saint-Laurent

of the Standing Committee on Transport

du Comité permanent des transports

## RESPECTING:

In accordance with Standing Order 109(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of the issues of the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

## CONCERNANT:

Conformément à l'article 109(1) de l'Ordre et l'Ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, examen des questions relatives au grand lac et à la voie maritime du Saint-Laurent.

Witnesses:  
 Yves Marc, directeur, Administration  
 R.G. Armstrong, président  
 R.M. Chibchobor, directeur général, exploitation  
 Captain I.Y. McCarry, directeur de l'exploitation

Witnesses:  
 Yves Marc, Directeur de l'Administration  
 R.G. Armstrong, Président  
 R.M. Chibchobor, Directeur général, exploitation  
 Captain I.Y. McCarry, Directeur de l'exploitation

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
 1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
 1991-1992

En vente: Groupe Communication Canada - Édition  
 Appareillement et services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Available from: Canada Communication Group - Publishing  
 Supply and services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9  
Ottawa

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

---

WITNESSES

*From the Laurentian Pilotage Authority:*

Jacques Marquis, Chairman;  
Guy LaHaye, Director of Operations;  
Yvon Matte, Director to the Administration.

*From the Great Lakes Pilotage Authority:*

R.G. Armstrong, Chairman;  
R.M. Childerhose, General Manager, Secretary/Treasurer;  
Captain J.Y. McCarthy, Director of Operations.

TÉMOINS

*De l'Administration de pilotage des Laurentides:*

Jacques Marquis, président;  
Guy LaHaye, directeur de l'exploitation;  
Yvon Matte, directeur à l'administration.

*De l'Administration de pilotage des Grands Lacs:*

R.G. Armstrong, président;  
R.M. Childerhose, directeur général, secrétaire/trésorier;  
Capitaine J.Y. McCarthy, directeur de l'exploitation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Wednesday, May 6, 1992

Chairperson: Ken Atkinson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mercredi 6 mai 1992

Président: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the*

## St. Lawrence Seaway

*of the Standing Committee on Transport*

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

## Voie maritime du Saint-Laurent

*du Comité permanent des transports*

RESPECTING:

In accordance with Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems

Committee's travel plans

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, examen des questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

Plans de voyage du comité

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
1991-1992

SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

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

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

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

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 6, 1992

(4)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson and Stan Keyes.

*Other Member present:* Rod Laporte.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From Canadian National:* Sandi Mielitz, Assistant Vice-President, Grain and Grain Products; Dave Todd, Vice-President, Government Affairs.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems.

Sandi Mielitz, and the other witness, answered questions.

At 5:03 o'clock p.m., the Sub-Committee agreed to proceed *in camera*.

At 5:15 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

*Clerk of the Sub-Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 6 MAI 1992

(4)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

*Membres du Sous-comité présents:* Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

*Autre député présent:* Rod Laporte.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Du Canadien National:* Sandi Mielitz, vice-présidente adjointe, Produits céréaliers; Dave Todd, vice-président, Affaires gouvernementales.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Sandi Mielitz ainsi que l'autre témoin répondent aux questions.

À 17 h 03, le Sous-comité déclare le huis clos.

À 17 h 15, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Sous-comité*

Marc Toupin

[Text]

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, May 6, 1992

• 1534

**The Chairman:** I see a quorum so I will call the meeting to order. We have Mr. Todd with us again, and this time we also have Ms Mielitz, Assistant Vice-President, Grain and Grain Products for Canadian National. Welcome to the subcommittee on the seaway. I am sure we have some questions on the grain transportation issue, but perhaps you have some opening comments.

• 1535

**Ms Sandi Mielitz (Assistant Vice-President, Grain and Grain Products, Canadian National):** Contrary to CN's usual practice, I don't have an opening statement today. We view the seaway very much as a partner with Canadian National, and while there are many policy issues relating to the saway, most of them are not ones that directly affect CN in a way that would make an opening statement a critical thing for us to do. I would simply invite your questions and we'll go from there, and I'll provide as much information as I can.

**The Chairman:** Okay, thank you very much. Mr. Keyes, do you want to start off?

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Ms Mielitz, thank you for coming before the committee. Mr. Todd, welcome back.

Before we get into the WGTA, I'd like to re-address to you, Ms Mielitz, a question we asked Mr. Todd at our last meeting, the answer to which was somewhat of a surprise. I wonder if you could, in your capacity as the assistant vice-president, shed some light. I think we spoke of the Sydney-Truro route very specifically. When we asked about the line and CN's direction on the Sydney-Truro line, it was revealed to us by Mr. Todd that it was CN's intention—if memory serves me—to see that in four to five years' time the Sydney-Truro line would no longer be a viable profitable line, and as a result CN has the line up for sale.

This particular line, which services many locations and has many people employed along it, is an important line to the communities it serves, but beyond that I think the surprise for us was the determination that this line would be sold. It would likely go to an American buyer and the American buyer would in four years' time, say, learn of the unprofitability of the line and then abandon it. Can you shed some more light on that for us?

**Ms Mielitz:** We're starting on a pretty difficult note for me because I'm based in Winnipeg, but also because there's absolutely no grain originating on that line or virtually destined for that line. I'm sorry, but I'm just not the right person to be asking that question of. I don't know whether you wish to say anything more, Dave.

[Translation]

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi le 6 mai 1992

**Le président:** Nous avons atteint le quorum; je déclare donc la séance ouverte. Aujourd'hui, nous retrouvons M. Todd qui est accompagné ce matin de M<sup>me</sup> Mielitz, vice-présidente adjointe de Canadien National, responsable des produits céréaliers. Le sous-comité sur la voie maritime vous souhaite la bienvenue et nous avons aussi, j'en suis persuadé, un certain nombre de questions à vous poser au sujet du transport des céréales. Mais toutefois, vous voudrez peut-être faire un exposé.

**Mme Sandi Mielitz (vice-présidente adjointe, Produits céréaliers, Canadien National):** Contrairement à la coutume de CN, nous ne commencerons pas par un exposé aujourd'hui. En effet, nous estimons que la voie maritime est de bien des façons un partenaire de Canadien National, et même s'il y a un certain nombre de questions d'orientation au sujet de la voie maritime, la plupart de celles-ci n'affectent pas directement le Canadien National au point qu'il serait important, pour nous, de vous faire un exposé. Je vous invite donc à me poser les questions qui vous intéressent et qui définiront les sujets traités; je m'efforcerai de vous fournir le plus de renseignements possibles.

**Le président:** Bien, merci bien. Monsieur Keyes, voudriez-vous commencer?

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Madame Mielitz, je vous remercie de vous être présentée devant notre Comité. Monsieur Todd, cela me fait plaisir de vous revoir.

Avant de passer à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, je vais vous demander de répondre à la question que j'ai déjà posée à M. Todd lors de notre dernière séance. En effet, sa réponse m'avait quelque peu surpris. À titre de vice-présidente adjointe, vous pourrez peut-être m'éclairer. Nous avons parlé plus précisément de la ligne Sydney-Truro. Questionné au sujet de cette ligne et des intentions de CN à son égard, M. Todd nous a révélé que CN avait l'intention—si je ne me trompe pas—de s'assurer que la ligne Sydney-Truro ne serait plus profitable dans quatre ou cinq ans, et, conséquemment, CN cherchait à la vendre.

Cette ligne, qui relie plusieurs localités et emploie un certain nombre de personnes est importante pour les communautés qu'elle dessert; mais, indépendamment de cela, ce qui nous a vraiment surpris, c'est la décision de vendre cette ligne. L'acheteur serait probablement un Américain qui réaliserait, disons dans quatre ans, que la ligne travaille à perte et l'abandonnerait alors. Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet?

**Mme Mielitz:** La séance commence assez mal pour moi, car je travaille à Winnipeg, et, d'autre part, cette ligne n'expédie absolument pas de grains et n'en reçoit que très peu. Je suis désolée, mais je ne suis pas du tout la personne qui pourrait répondre à votre question. Dave, pourriez-vous ajouter quelque chose?

[Texte]

**Mr. Dave Todd (Vice-President, Government Affairs, Canadian National):** I would just like to clarify what was said last week, or what I hope I said. What I said was it was our projection, in terms of the business that will be available on that line over the next four to five years, that somewhere within that timeframe the line will flip from being marginally profitable, which it is now, to one that loses money.

Our short-line strategy is one that is applied in instances like this; it is designed to preserve the line. Our short-line strategy is designed to grow traffic on the line and is therefore an attempt to preserve the long-term viability of the line.

**Mr. Keyes:** Mr. Chairman, I don't have the blues of the last meeting so I will not pursue this any further. Then it gets into a tit-for-tat, who-said-what argument. Maybe once we see the blues of that meeting we can get our stories straight.

Maybe I can go on to pursue the WGTA with our witness, Ms Mielitz. It's a big issue in Canada; there's no question of that. It appears to be coming back again full circle. In CN's opinion, should this Crow benefit continue to be paid to the railways or to the producer? What is CN's position regarding this?

• 1540

**Ms Mielitz:** Our position is that the change in the method of payment of the WGTA has immense effects on farmers out west. It has effects on east-west agriculture and the balance, and it is not appropriate for the railways or CN to be taking a position on the method of payment. This is really a policy issue for the government, the grain industry and the farmers to be deciding.

**Mr. Keyes:** But CN is the one that benefits by the payment of the Crow, and would CN not come to its own defence? What would it say to the government? Obviously the government is going to ask CN what it feels on this issue. What is CN's reaction?

**Ms Mielitz:** They have asked us and we have given them exactly the same reply we've given you. Whether the subsidy is paid directly to us or to farmers to allow them to pay the freight rates necessary to be competitive, we can survive and provide good service under either scenario.

**Mr. Keyes:** If it was paid to the producer, what would you envisage to be some of the major consequences for grain? You touched on it in your earlier remark, but can you expand on that?

**Ms Mielitz:** Studies have indicated, first of all, that you would have in all likelihood more grain remaining on the prairies being used for livestock production and perhaps processing as well. A variety of studies have looked at the

[Traduction]

**M. Dave Todd (vice-président, Affaires gouvernementales, Canadien National):** Je voudrais simplement clarifier ce que j'ai dit, ou croit avoir dit, la semaine dernière. J'ai déclaré que, compte tenu du volume d'affaires pour cette ligne au cours des prochaines quatre à cinq années, nos projections indiquaient que les bénéficiaires marginaux que nous procure cette ligne disparaîtraient et qu'elle travaillerait à perte.

Dans ce genre de situation, nous avons recours à une stratégie des lignes courtes qui visent à les maintenir en service et à assurer leur viabilité à long terme en augmentant le volume d'activités.

**M. Keyes:** Monsieur le président, comme je n'ai pas les blues de notre dernière séance je ne vais pas poursuivre cette discussion qui risquerait de devenir un débat sur qui a dit quoi. Quand nous aurons les blues, nous serons mieux fixés.

Mes autres questions, s'adressant à M<sup>me</sup> Mielitz, vont donc maintenant porter sur la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. C'est une question très importante au Canada, sans aucun doute. Il semble que nous soyons revenus à nouveau au point de départ. Est-ce que le Canadien National estime que la subvention du Nid-de-Corbeau devrait toujours être versée aux chemins de fer, ou devrait-elle être payée aux producteurs? Quelle est votre position à ce sujet?

**Mme Mielitz:** Nous estimons que la modification du mode de paiement de la subvention prévue par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest a des conséquences énormes pour les cultivateurs de l'Ouest. Elle affecte également le secteur agricole de l'Est et de l'Ouest ainsi que l'équilibre entre ces deux régions et il n'appartient pas aux compagnies de chemins de fer, ou à Canadien National, de prendre position à ce sujet. Il s'agit d'une question d'orientation, et c'est au gouvernement, au secteur céréalier et aux producteurs agricoles de décider.

**M. Keyes:** Mais, étant bénéficiaire de la subvention du Nid-de-Corbeau, le CN ne devrait-il pas protéger ses propres intérêts? Que dirait-il au gouvernement? Il est évident que ce dernier va demander son avis au CN. Quelle sera la réaction de votre compagnie?

**Mme Mielitz:** Le gouvernement nous a posé la question et a reçu exactement la même réponse que celle que vous venez d'entendre. Que nous recevions directement la subvention ou qu'elle soit versée aux agriculteurs pour leur permettre de payer les tarifs de transport requis pour la compétitivité, nous pouvons survivre et assurer un bon service dans un cas comme dans l'autre.

**M. Keyes:** Si le producteur reçoit la subvention, quelles seraient, selon vous, les principales conséquences pour le secteur céréalier? Vous y avez fait allusion dans votre remarque précédente, mais pourriez-vous donner plus de détails?

**Mme Mielitz:** La première conclusion des études réalisées indique qu'en toute probabilité une quantité plus importante de grains demeurerait dans la région des Prairies pour nourrir les bestiaux et, peut-être, pour être transformés.

[Text]

degree of that impact. Virtually all of those studies, from our perspective, come to a conclusion that while there will be a change, it will be a marginal change in the total volumes of grain the railways currently move in Canada and, therefore, not something we cannot cope with.

In addition to that, of course, if you have a method of payment change with the farmer being paid the subsidy, then truck competition is possible as well as rail competition. At least it will certainly be much easier for trucks to compete in the market than it is now.

**Mr. Keyes:** Along the lines of relations between CN and the government, we have prohibition orders preventing the abandonment of any grain-dependent branch lines on the prairies until the year 2000. Would CN like to see the government lift the freeze?

**Ms Mielitz:** I know we would on selected lines, for sure. This is a policy issue the government is wrestling with. How does one come to grips with the fact that the year 2000 is approaching, and how does one look at the economics of the branch line network? Again there have been studies. I know the senior grain transportation committee has produced several papers and made recommendations over a period of time indentifying high cost lines, primarily lines that have never been rehabilitated under the government's rehabilitation program. They clearly have a very difficult economic future, and it would be CN's position that we have to come to grips with those lines. Those lines are currently among those protected until the year 2000.

**Mr. Keyes:** How many lines are we talking about?

**Ms Mielitz:** I don't know the total number for both CN and CP.

**Mr. Keyes:** For CN?

**Ms Mielitz:** I could give you an approximation for CN of between 500 and 600 miles of lines.

**Mr. Keyes:** Of the 500 to 600 miles, how many have been identified by CN as likely to come under the abandonment hammer?

**Ms Mielitz:** I believe all of them. They've been identified as well under the senior grain transportation committee and its efficiency subcommittees.

**Mr. Keyes:** Did you say all of them?

**Ms Mielitz:** Yes.

**Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre):** Thank you very much. I would like to get, if we could, a general discussion on this whole business of grain transportation. First of all I would ask what you see as some of the immediate areas that have to be addressed for Canada to move grain efficiently to the ports of the west coast or Thunder Bay and beyond. What are the areas and issues you think are important to deal with?

[Translation]

Diverses études ont examiné l'importance de cette conséquence. Examinées de notre point de vue, pratiquement toutes ces études concluent que bien qu'il y ait un changement, celui-ci n'aurait qu'un effet marginal sur le volume total de grains transportés par les compagnies de chemins de fer au Canada et que, par conséquent, il ne poserait pas pour nous de problèmes insolubles.

D'autre part, il est évident que si les producteurs reçoivent la subvention, la concurrence ne soit plus uniquement entre les compagnies de chemins de fer, mais comprennent également le camionnage. Le moins que l'on puisse dire, c'est que les camionneurs pourraient certainement concurrencer beaucoup plus facilement, dans ces conditions, qu'ils ne peuvent le faire actuellement.

**M. Keyes:** En ce qui concerne les rapports entre le CN et le gouvernement, plusieurs décrets interdisent actuellement l'abandon d'embranchements destinés au transport des grains dans les Prairies, et ce jusqu'en l'an 2000. Voudriez-vous que le gouvernement abroge ces décrets?

**Mme Mielitz:** Dans certains cas particuliers, sans aucun doute. C'est une question de politiques que le gouvernement doit régler. Comment maîtrisez-vous la situation alors que l'an 2000 s'approche rapidement, et comment aborder l'aspect économique du réseau des embranchements? C'est une question qui a déjà été étudiée. Je sais que le Comité supérieur du transport des grains a élaboré plusieurs documents à ce sujet et, depuis quelque temps, a soumis des recommandations au sujet des lignes dont le coût d'exploitation est très élevé, et il s'agit surtout de lignes qui n'ont pas été remises en état dans le cadre du programme gouvernemental de modernisation. L'avenir économique de ces lignes est très incertain et le CN estime qu'il faut prendre une décision à leur sujet. Pour le moment, elles sont protégées jusqu'à l'an 2000.

**M. Keyes:** De combien de lignes s'agit-il?

**Mme Mielitz:** Je ne sais pas quel serait le total des lignes du CN et du CP.

**M. Keyes:** Mais pour le CN?

**Mme Mielitz:** Je peux vous donner un chiffre approximatif. Pour le CN il s'agit de 500 à 600 milles de lignes de chemins de fer.

**M. Keyes:** Sur ce total, quel serait le nombre de milles de voies dont le CN envisagerait l'abandon?

**Mme Mielitz:** Je crois que ce serait la totalité. Le Comité supérieur du transport des grains les a également identifiés, ainsi que son sous-comité sur le rendement.

**M. Keyes:** Vous avez bien dit la totalité?

**Mme Mielitz:** Oui.

**M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre):** Merci beaucoup. Je vais passer maintenant, si vous me le permettez, à une discussion générale de toute cette question du transport des grains. Tout d'abord, pouvez-vous nous préciser quels sont les problèmes à résoudre, dans l'immédiat, pour assurer le transport efficace du grain vers les ports de la côte de l'Ouest ou vers Thunder Bay et au-delà? Quelles sont les questions qui doivent être traitées?

[Texte]

• 1545

**Ms Mielitz:** First of all, if you compare our systems with others in the world you should not assume it's a totally inefficient system. It does many things well the way it is. There are areas the grain companies, ourselves and other players need to work on, such as rationalizing the elevator network. By that I mean building newer, higher throughput elevators on the prairies and at the same time gradually easing some of the older, lower throughput elevators out of existence. Rationalizing the rail network also comes into play, as we just discussed.

Those are the two primary factors that would allow us to increase car cycles and efficiency in grain transportation.

**Mr. Laporte:** In approaching a more efficient system you can have different objectives. The government's concern seems to be with a more agribusiness point of view. It wants to grow the cheapest grain it possibly can on the prairies and move it to ports at the very cheapest price. It doesn't always consider all other factors. We have all kinds of rural communities and farm families in the west rural infrastructure. That kind of infrastructure depends on a certain economic mode or model.

You can do wholesale rail line rationalization. One person from the Western Canadian Wheat Growers Association told me that really in all of western Canada you could have 11 delivery points and nobody would be more than 100 miles from a delivery point. It would be magnificent. We could also have 40 or 50 section farms too. We may be able to grow grain very cheaply, but that would have a tremendous effect on the rural economy.

Saskatchewan, where I'm from, is suffering terribly now. While it is crucial to create an efficient grain transportation system, we should also keep in mind the fact that we have a viable rural economy. Even though it might cost a few cents more a bushel to grow a bushel of grain with the number of farm families and rural communities, the actual overall cost to the whole country is going to be much cheaper because we're maintaining a rural economy. What are your thoughts on that?

**Ms Mielitz:** You're expressing the critical dilemma in the discussion on the prairies right now. People ask us about method of payment and CN's positioning. I believe method of payment and other similar measures are indeed caught up in the whole issue of the sociological future of small towns and the prairie way of life, small farms and the future of Canada as an efficient competitor on world markets. I don't think it's appropriate for CN to be commenting on one side or the other of such issues.

[Traduction]

**Mme Mielitz:** Tout d'abord, comparé aux systèmes d'autres pays, le nôtre n'est pas tout à fait inefficace. Il y a bon nombre de choses que nous faisons bien. Par contre, les compagnies céréalières, nous-mêmes, et d'autres intéressés, doivent améliorer certains aspects du système, comme, par exemple, le réseau de silos à élévateurs qui doit être rationalisé. J'entends par là que nous devons construire dans la région des Prairies des silos à élévateurs donnant un taux de roulement du stock plus élevé, tout en mettant hors service, au fur et à mesure, les silos à élévateurs plus anciens donnant un taux de roulement plus faible. La rationalisation du réseau ferroviaire, dont nous venons de parler, entre également en jeu.

Ce sont là les deux principaux facteurs dont il faut tenir compte pour améliorer la fréquence d'utilisation des wagons et l'efficacité du système de transport du grain.

**M. Laporte:** L'amélioration du rendement d'un système peut se faire dans différentes perspectives. Le gouvernement semble avoir adopté une optique commerciale. En cherchant à produire les céréales au moindre coût, dans les Prairies, et à les transporter vers les ports également au moindre coût, il ne tient pas nécessairement compte de tous les autres facteurs. L'infrastructure rurale de l'Ouest regroupe toutes sortes de petites communautés et de fermes familiales qui fonctionnent dans un certain cadre, ou modèle, économique.

On peut choisir de rationaliser à outrance le réseau ferroviaire; or, un membre de la Western Canadian Wheat Growers Association m'a dit qu'il suffirait de 11 points de livraison, pour tout l'Ouest canadien, pour que personne ne soit à plus de 100 milles de l'un ou l'autre de ces points. Ce serait magnifique. Il serait d'ailleurs possible d'avoir des fermes de 40 ou 50 sections. Cela nous permettrait de produire des céréales très économiquement, mais les conséquences sur l'économie rurale seraient désastreuses.

La Saskatchewan, d'où je viens, souffre énormément actuellement. Il est certes essentiel de créer un système de transport du grain efficace, mais nous ne devons pas oublier que nous avons une économie rurale viable. Même si le nombre d'exploitations familiales et de localités rurales que nous avons actuellement peut augmenter de quelques cents le prix d'un boisseau de grain, le coût global réel pour l'ensemble du pays demeure faible parce que nous assurons la survie d'une économie rurale. Qu'en pensez-vous?

**Mme Mielitz:** Vous venez de décrire le dilemme fondamental qui confronte les Prairies actuellement. On nous pose des questions sur le mode de paiement et sur la position adoptée par le CN. Le mode de paiement et d'autres mesures similaires font effectivement partie de l'ensemble du problème de l'avenir sociologique des localités rurales et du mode de vie dans les Prairies, des petites exploitations et de l'avenir du Canada comme compétiteurs efficaces sur les marchés mondiaux. Je ne pense pas qu'il appartienne au CN de commenter en faveur de l'un ou l'autre aspect de ces questions.

[Text]

It is in the appropriate forum right now, which is government policy in the grain industry, with a great deal of open discussion and input. It's appropriate for us to ask what we or others could do to make us more efficient, but I think we have to stop our comments right there.

**Mr. Laporte:** The point is that it's going to have a direct impact on CN. We may decide as a nation that farm families and rural communities are important, whatever that may mean in the end. Rail line abandonment will allow short lines to take over and there will be more delivery points than maybe some people would like. All that's going to have a tremendous impact on CN.

Is it CN's point of view that we should do what we want because it's not going to state any opinion? The government may decide to maintain all these branch lines and allow short lines in. You'll be required to run your trains down certain other trackage and so on. You'll be required to pick up the cars from the short lines. Will you go along with whatever is decided? Am I understanding that right?

**Ms Mielitz:** I think the way to look at this is that the grain market in Canada is like no other we serve. It is heavily regulated, and it is regulated for those reasons.

• 1550

I think Canada has gone through a period where the policy of the nation very significantly hurt the financial viability of the railways in grain. I think they recognized what that did to our effectiveness and efficiency in being able to move grain. I think farmers and government now recognize that whatever the system one comes up with in brokering between people concerns and economic concerns, it must be one that retains a strong, healthy, efficient rail system. I think that is the context within this conversation that is taking place.

**Mr. Laporte:** CN says it is not going to get involved in this debate or that debate, but where is the line for it to say that it thinks these things are needed and that the government has to go in this direction if it is going to be an efficient railway? Surely you have to enter into debate at some point. I am wondering where that point is. You can help define where you would get involved.

**Ms Mielitz:** Again I will come back to the senior grain transportation committee forum and its subcommittees because we are very active there, along with every other player concerned in grain transportation. The role we have tried to play is to provide technical help and expertise to those committees on what would generate more efficiency. But that is where our role stops in a large part of these conversations. We are not going to take policy positioning which is purely on the economic viewpoint of CN when there are so many sociological and human issues at stake that must be dealt with.

[Translation]

Ces questions font actuellement l'objet de nombreuses discussions et contributions publiques dans un cadre approprié, celui de la politique céréalière gouvernementale. Quant à nous, nous pouvons légitimement examiner ce que nous, et d'autres, pouvons faire pour améliorer notre rendement, mais j'estime que nos commentaires ne devraient pas aller plus loin.

**M. Laporte:** Je souligne cependant que ces questions affecteront directement le CN. Le pays, dans son ensemble, pourrait décider que les familles et les communautés rurales sont importantes, quelles que soient les conséquences ultimes de cette décision. L'abandon de lignes ferroviaires permettrait l'acquisition de lignes à courts trajets et le nombre de points de livraison pourrait fort bien être plus élevé que certains le souhaiteraient. Tout cela aurait des conséquences très importantes pour le CN.

Le CN pense-t-il que nous pouvons agir librement car il ne nous donnera aucune opinion? Le gouvernement peut décider de conserver tous ces embranchements et de permettre l'arrivée de lignes ferroviaires à courts trajets. Vous pourriez être obligés de faire passer vos trains sur d'autres voies, etc. Vous seriez obligé de reprendre les wagons venant des lignes à courts trajets. Êtes-vous disposés à accepter les décisions quelles qu'elles soient? Vous ai-je bien compris?

**Mme Mielitz:** Il faut se rendre compte que le marché canadien des grains ne ressemble à aucun autre marché desservi par notre société. Ce marché est très réglementé, et ce pour ces raisons-là.

À mon avis, le Canada a traversé une période pendant laquelle la politique nationale a affaibli gravement la viabilité financière du transport ferroviaire des grains. On en a constaté les conséquences, me semble-t-il, sur notre capacité de transporter les céréales efficacement et d'une manière efficiente. Je crois que les producteurs et le gouvernement reconnaissent maintenant que quel que soit le système qui résultera des arbitrages entre les préoccupations sociales et les préoccupations économiques, il doit comprendre un système ferroviaire fort, sain, et efficient. Cela me semble être un contexte approprié pour nos discussions.

**M. Laporte:** Donc, le CN déclare qu'il ne va pas participer à tel ou tel débat; mais quand est-ce que le CN va décider qu'il doit se prononcer sur les mesures requises et sur les orientations gouvernementales nécessaires pour assurer l'efficacité du système ferroviaire? Il vous faudra certainement participer au débat à un moment donné. Je me demande quand viendra ce moment. Vous pourrez nous aider à déterminer quand vous vous en occuperez.

**Mme Mielitz:** J'en reviens à nouveau au Comité supérieur du transport des grains et à ses sous-comités; nous avons participé très activement à leurs travaux, ainsi que tous ceux qui s'intéressent au transport des grains. Nous avons plaqué notre expertise et nos connaissances techniques à la disposition de ces comités pour indiquer ce qui pourrait améliorer le rendement. Mais notre rôle s'est limité à cela dans la majeure partie de ces entretiens. Nous ne voulons pas proposer une politique qui reflèterait strictement le point de vue économique du CN, alors qu'il y a tellement de questions sociologiques et humaines qui doivent être traitées.

[Texte]

**Mr. Laporte:** You are saying that under no circumstances do we take a policy position. Am I understanding that right?

**Ms Mielitz:** If you are talking about method of payment on most of those issues, no.

**Mr. Laporte:** I am talking about much more than method of payment. I am talking about the whole future of the rail system, all the factors that are involved, which are much more than method of payment. Method of payment seems to be a focal point, but there are other factors involved. I am wondering where CN would take a stand and put forth its view on what policy the government should be implementing or in what direction it should be heading. Where will that begin? You seem to be saying you are not taking any position.

**Ms Mielitz:** I think CN has been quite clear on measures and steps that can be taken to improve the efficiency of the system. I think providing that kind of expertise and information to a process that is much bigger than just the railways is the useful positioning for CN to have.

**Mr. Laporte:** Let me ask you a different question in a different area. As you know, there is a whole host of options being discussed and suggested, but one of the things that has come out is that, assuming the Crow benefit disappears, at some point there will be completely open rates. Then, of course, we will be moving into open competition. It has been suggested that, depending on where you are on the Prairies, there won't be much competition. CN and CP really don't compete anyway. They are transferring lines back and forth. There is this sort of working together that the two rail lines do.

There will be certain areas where trucking will come into play, depending on where you are situated. If you are close to the American border, there is some indication, assuming the government does away with the Wheat Board and other things—which is another possibility—that there will be major competition through American railways.

CN has obviously thought about those sorts of things because everything seems to be on the table these days. Can you, again in a general way, make some comments—assuming things open up—on where you see competition taking place? What will be the role between CN and CP? Will the American railways play a role? Where will trucking come into play? Can you make some comments on that?

**Ms Mielitz:** It is a big topic. Let me start by saying that the more we look at this and the more we look at the future and what we should be doing to prepare for it, the more we come back to the fact that providing good service is going to be an absolutely critical piece of retaining the customers we have today.

• 1555

As new elevators are built on the prairies and you get some rationalization of elevators—and that is going on and has been going on for the last 15 to 20 years—farmers are trucking longer distances. Once farmers truck longer

[Traduction]

**M. Laporte:** Vous nous dites donc qu'en aucune circonstance vous n'adopterez une position concernant la politique. Vous ai-je bien compris?

**Mme Mielitz:** Si vous parlez de la méthode de paiement concernant la plupart de ces questions, non.

**M. Laporte:** Je vais beaucoup plus loin que la méthode de paiement. Je parle de l'avenir du réseau ferroviaire, de tous les facteurs en jeu, qui vont beaucoup plus loin que la méthode de paiement. Celle-ci semble être la question-clé, mais il y a bien d'autres facteurs en jeu. Je me demande si le CN accepterait de prendre position et de présenter quelle est la politique qu'à son avis le gouvernement devrait mettre en oeuvre ou bien l'orientation qu'il devrait adopter. Quand le ferez-vous? Vous avez l'air de dire que vous ne voulez pas prendre une décision quelconque à ce sujet.

**Mme Mielitz:** Je crois que le CN a indiqué très clairement les mesures et les démarches qui amélioreraient l'efficacité du système. En fournissant cette expertise et ces renseignements dans un processus dont l'envergure va bien au-delà des questions ferroviaires, le CN a pris une position utile.

**M. Laporte:** Je vais maintenant de vous poser une autre question dans un domaine différent. Comme vous le savez, on a parlé d'une multitude de possibilités, mais l'une des choses qui ressort des discussions, au cas où la subvention du Nid-de-Corbeau serait éliminée, c'est la possibilité d'une libération complète des tarifs à un moment donné. Le marché serait alors grand ouvert à la concurrence. Certains disent que, selon l'endroit où on se trouve dans les Prairies, cette concurrence serait extrêmement limitée. De toute façon, il n'y a pas vraiment de concurrence entre le CN et le CP. Il y a échange de lignes entre ces deux sociétés qui, de toute façon, travaillent la main dans la main.

Selon l'endroit, il est possible que le camionnage entre en jeu. D'autre part, si le gouvernement élimine la Commission canadienne du blé et prend d'autres mesures, et si l'on est situé près de la frontière américaine, on peut croire que la concurrence avec les compagnies de chemin de fer américaines serait assez vive.

La CN a certainement réfléchi à ce genre de choses car tout semble être possible de nos jours. Pourriez-vous nous dire, en termes généraux, d'où viendrait la concurrence, si le marché s'ouvrait? Où se situerait le CN et le CP? Est-ce que les chemins de fer américains entreraient en jeu? Le camionnage serait-il un facteur? Avez-vous des commentaires là-dessus?

**Mme Mielitz:** C'est un sujet très vaste. Pour commencer, je peux vous dire que plus nous examinons cette situation et plus nous envisageons l'avenir et ce que nous devons faire pour nous y préparer, et plus nous en revenons au fait que la qualité du service offert sera absolument essentielle pour conserver les clients que nous avons aujourd'hui.

Depuis 15 à 20 ans, on construit de nouveaux silos à élévateurs, et ce travail se poursuit, ce qui rationalise dans une certaine mesure le réseau des silos et les producteurs transportent leurs grains par camion sur de plus grandes

[Text]

distances and get used to that idea and have the equipment to do it, then your whole delivery base to the elevators that are on the CN lines or on the CP lines starts to become more mobile. You had better be good and you better not have elevators that are congested, or for sure you are going to lose the business right there before you start.

In terms of truck competition, I come back to senior grain. There was quite a significant study done on truck competition and the potential for truck competition to export ports for grain. That was completed last fall, I believe, and submitted to senior grain by the subcommittee. It indicates that the only port where truck competition is a serious consideration would be the Port of Thunder Bay. However, the economics for a truck to compete would require that they have some back-haul, and there is very limited back-haul right now going westbound through the Thunder Bay corridor. From that point of view, I don't believe truck competition will be a major factor as we adapt to a different world, if we do.

Trucking within the prairies will be a much more major force for us to look at, and the questions for us will be: Where is the best partnership arrangement? What length should the distance for trucking be? Where should the railheads be? From that point of view, I don't view trucking, by and large, as a direct competitor but as a new partner that is going to play in different ways than it has in the past.

**Mr. Laporte:** What about CNCP?

**Ms Mielitz:** There is bound to be more competition for the reasons I mentioned, but also because right now there is no ability to look at price differentials. On the other hand—and I think this is borne out to a large extent when you look at the U.S. models to the south—car supply and service is what is going to win markets over the longer term. Those are probably the most critical two factors, with price coming after that.

**Mr. Laporte:** I was in North Dakota two or three years ago and was chatting with one of the executives from Burlington Northern. He commented that if we are going to start opening this system up, we are going to find that producers in western Canada are going to find themselves at a big disadvantage, that in the States there is more competition. Out of the Red River area there is a lot of trucking competition. There is the Burlington Northern. I forget what rail line is to the south of Burlington Northern.

**Ms Mielitz:** Union Pacific.

**Mr. Laporte:** Whatever it is. The line that is south of the Burlington Northern, there is some major competition there. His comment was that CN and CP have no competition because they don't compete with each other. Trucking is negligible. You are going to find that if you deregulate, rates are going to go up, are going to sky-rocket. You are going to have some major problems. Farmers will be at the mercy of the railways that really have no competition.

[Translation]

distances. A mesure que les producteurs s'habituent à cette nouvelle situation et disposent de l'équipement voulu, l'ensemble du système de livraison aux silos élévateurs le long des lignes de chemin de fer CN et CP devient plus dynamique. Il faut alors faire du bon travail et éviter l'engorgement des silos à élévateurs, sans quoi on commence à perdre des clients avant de faire quoi que ce soit d'autre.

Au sujet du camionnage, j'en reviens encore une fois au Comité supérieur. On a réalisé une étude très importante sur la concurrence livrée par les camionneurs et la possibilité d'utiliser ce mode de transport vers les ports d'exportation des grains. Je crois que le sous-comité intéressé a terminé cette étude à l'automne dernier et l'a présenté au comité supérieur de transport des grains. L'étude précise que la concurrence du camionnage ne viserait vraiment que le port de Thunder Bay. Toutefois, pour faire concurrence, les camionneurs devraient pouvoir compter sur un transport de retour et la possibilité de trouver des chargements vers l'Ouest est actuellement très limitée dans le corridor de Thunder Bay. En ce sens, je ne pense pas que la concurrence du camionnage soit un facteur important quand nous nous adapterons à un monde nouveau, si nous devons le faire.

Le camionnage à l'intérieur de la région des Prairies jouera un rôle beaucoup plus important et nous devons nous demander: quelle est la meilleure forme de partenariat? Quelle devrait être la distance du transport par camion? Quelles devraient être les têtes de lignes de chemin de fer? En effet, je ne pense pas que le camionnage soit, en règle générale, un concurrent mais plutôt qu'il sera un nouveau partenaire dont le rôle sera différent de ce qu'il a été jusqu'ici.

**M. Laporte:** Et les rapports entre CN et CP?

**Mme Mielitz:** La concurrence sera certainement plus vive pour les raisons que j'ai indiquées, et, aussi, parce que nous ne pouvons pas actuellement établir des tarifs différents. D'autre part, je crois que ce que l'on constate aux États-Unis le confirme dans une grande mesure, la disponibilité des wagons et la qualité du service seront les atouts permettant d'emporter des marchés à long terme. Ce sont probablement les deux facteurs les plus importants; les tarifs ne viennent qu'ensuite.

**M. Laporte:** Il y a deux ou trois ans, j'étais au Dakota du Nord où j'ai rencontré l'un des dirigeants de Burlington Northern. Il m'a dit que si notre système devient plus ouvert, nous allons constater que les producteurs de l'Ouest canadien vont se trouver nettement désavantagés, car la concurrence est beaucoup plus vive aux États-Unis. Les camionneurs de la région de Red River sont très actifs. La compagnie de chemin de fer Burlington Northern est là. J'ai oublié le nom de la compagnie au sud de Burlington Northern.

**Mme Mielitz:** L'Union Pacific.

**M. Laporte:** Peu importe son nom. Cette compagnie au sud de Burlington Northern est un concurrent important. Essentiellement, il me disait que le CN et le CP ne se font pas concurrence et que le rôle du camionnage est négligeable. Il pensait que la déréglementation provoquerait une augmentation très rapide des tarifs et que cela entraînerait des difficultés importantes. Les agriculteurs se verraient à la merci de chemins de fer qui n'auraient à affronter aucune

[Texte]

Unless there is other competition allowed, such as allowing something like Burlington Northern to come in and give some competition, there won't be any competition. If you are going to start fooling around with the system, you had better open it right up or leave it alone; otherwise you are going to have some real problems. What do you think about that comment?

**Ms Mielitz:** It sounds as if it is in Burlington Northern's self-interest to say that.

Let me start by pointing out that the rail rates from North Dakota to Seattle—and North Dakota is the growing area, both in terms of products and distances and geography, that is most comparable with, say, Saskatchewan—the freight rates that Burlington Northern charges are higher when you translate them into Canadian dollars than the full WGTA rate charged right now. I am not sure there are a lot of bargains directly south of the border with the Burlington Northern.

**Mr. Laporte:** How much higher are they?

**Ms Mielitz:** I can give you the order of magnitude. I can't give you the exact number. It is approximately \$5, \$6, \$7 higher per tonne.

**Mr. Laporte:** Some people from Saskatchewan were telling me that if we got rid of the WGTA and went to commercial rates based on hauling potash, grain rates would rise by at least by 25%.

• 1600

**Ms Mielitz:** I think you can construct a scenario for whatever you wish here. Let's go back to the basics, which say that farmers will by and large be trucking longer distances. That means they will have the opportunity frequently to truck to a CP line where normally now, when they truck a short distance and are supporting a local point, they're trucking to a CN line. There will be more competition back and forth among us.

If you look at the prairie branch line network the way it is now, there is a large band in the middle of that network where you have CN and CP lines interweaving one another. I believe there will be competition. It may surprise you that there is competition even now. I spend a good part of my day looking at our service compared to CP's and how we can improve it and how we make sure that our elevators aren't congested and the grain isn't trucked to CP.

**Mr. Fretz (Erie):** How competitive are you with rail transportation from the prairie provinces to Thunder Bay and then shipped via Great Lakes ships to the same port? What would be the comparison? Could you give me some figures?

**Ms Mielitz:** I just need a clarification on the question. Are you talking about rail from the prairie provinces to Thunder Bay and then the seaway beyond?

**Mr. Fretz:** Yes, and then the other route which takes it from the prairie provinces by rail right through to the eastern Canadian ports where the ships would off-load.

[Traduction]

concurrence à moins que l'on ne permette à d'autres entreprises, comme Burlington Northern, de venir compétitionner. Il a ajouté que si l'on commençait à modifier le système, il faudrait l'ouvrir complètement à la concurrence, sans quoi on risquerait d'avoir de graves problèmes et il serait préférable de ne rien modifier du tout. Que pensez-vous de ces commentaires-là?

**Mme Mielitz:** Il me semble que cela ne sert que les intérêts de Burlington Northern.

Je vous rappelle que le Dakota du nord est la région productrice qui ressemble le plus à la Saskatchewan à l'égard des grains, de la distance et de la géographie. Cela dit, je vous signale tout d'abord que les tarifs de la Burlington Northern pour le transport du Dakota du Nord à Seattle sont, une fois exprimés en dollars canadiens, plus élevés que le plein tarif que nous avons actuellement dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je ne pense pas que la Burlington Northern ait de tellement bonnes affaires à offrir de l'autre côté de la frontière.

**M. Laporte:** De combien leurs tarifs sont-ils plus élevés?

**Mme Mielitz:** Je peux vous en donner une idée, mais je n'ai pas les chiffres exacts. Il s'agit de 5\$, 6\$ ou 7\$ de plus par tonne.

**M. Laporte:** On m'a dit en Saskatchewan que si on éliminait la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et si on passait à des taux commerciaux, compte tenu des tarifs pour le transport de la potasse, les tarifs pour les grains augmenteraient d'au moins 25 p. 100.

**Mme Mielitz:** Vous pouvez imaginer n'importe quel scénario dans ce cas-ci. Revenons au point de départ et supposons que les agriculteurs, dans l'ensemble, feront de plus longs trajets en camion. Ils pourront donc plus souvent rejoindre une ligne du CP, alors qu'à présent ils peuvent jouir de courtes distances et d'installations locales, pour se rendre jusqu'à une gare du CN. Il y aura donc plus de concurrence entre nous.

Considérez un instant le réseau des embranchements des Prairies. Il y a une large bande au milieu de ce réseau où les lignes du CN et du CP s'entrecroisent. Je crois bien qu'il y aura de la concurrence, et vous serez sans doute étonnés d'apprendre qu'il y en a déjà maintenant. Je passe une grande partie de mes journées à comparer notre service à celui du CP pour voir comment l'améliorer et éviter la congestion de nos silos à élévateurs, ce qui détournerait les grains vers le CP, par camion.

**M. Fretz (Erie):** Vos tarifs sont-ils avantageux entre les provinces des Prairies entre Thunder Bay par rapport au transport maritime dans les Grands Lacs? Avez-vous des chiffres comparatifs?

**Mme Mielitz:** D'abord une précision: parlez-vous du chemin de fer entre les provinces des Prairies jusqu'à Thunder Bay et de la voie maritime par la suite?

**M. Fretz:** Oui, et de l'autre route qui va des Prairies par le train jusque dans les ports de l'est du Canada où les navires sont déchargés.

[Text]

**Ms Mielitz:** So it's direct rail versus rail and then water routing?

**Mr. Fretz:** Yes, exactly.

**Ms Mielitz:** Let me start with a couple of statistics about the overall market size and how much goes by rail and how much goes by water. I'm talking about grain only originating in western Canada and going to eastern Canada or to ports for export. In 1991 there were approximately 12.9 million tonnes in total that moved out that corridor. Of that, slightly over 1 million tonnes moved by rail. I want to put this in the context that for the vast majority of that market, we are a partner with the seaway. We are not a competitor for the seaway.

Where we compete with the seaway—I don't know whether it is fair to say competition—we move, in the winter, on rail directly to the St. Lawrence ports when the seaway is shut down. That is primarily, I believe, to meet market demands of the Soviet Union and other customers who have fleets that operate in the Atlantic and wish to come in during those periods of the year.

We also compete for western Canadian grain that is destined for processors in eastern Canada such as flour mills, but there you're talking about a somewhat different market than large volumes of grain for export. This is particularly so as free trade changes the markets for the Canadian miller. He is becoming much more cost conscious and much more aware of his inventory costs. We have found there is quite an attractiveness for him to look at smaller, more regular shipments of rail rather than larger cargoes by water where he bears the inventory cost.

I would say that the move to open up U.S. wheat coming into Canada, and what that has done to the Wheat Board's response in terms of its pricing for wheat to millers in eastern Canada, along with the responses that the millers have made to try to reduce their own costs, has to some degree made rail a little more competitive than it's been in the past on those kinds of moves versus the seaway.

**Mr. Fretz:** You wouldn't have any estimate or figures I could use as comparative figures on the question I posed?

**Ms Mielitz:** In terms of rates?

**Mr. Fretz:** Yes.

**Ms Mielitz:** The fundamental problem there is that virtually all those rates are confidential contracts and it's just not appropriate.

**Mr. Fretz:** Okay, fair enough.

I wonder if we could talk a bit about the Port of Churchill. I guess we haven't picked up on my colleague's question and your answer on the turnaround for cars. Maybe you could give us some idea of what the turnaround time is in, say, the Ports of Vancouver, Thunder Bay and Churchill.

[Translation]

**Mme Mielitz:** Vous parlez donc du transport ferroviaire de bout en bout par rapport au transport par chemin de fer suivi du transport maritime?

**M. Fretz:** C'est cela.

**Mme Mielitz:** Je vais d'abord vous donner des chiffres sur l'importance du marché et la portion qui transite par le chemin de fer et par la voie maritime. Je ne parle que des céréales qui viennent de l'ouest du pays et destinées à la côte est ou au port aux fins de l'exportation. En 1991, environ 12,9 millions de tonnes ont transité par ce couloir. De ce chiffre, un peu plus d'un million de tonnes a été transporté par le chemin de fer. Je précise que pour la majeure partie de ce tonnage, nous sommes associés à la voie maritime. Nous ne rivalisons pas avec elle.

Lorsque nous faisons concurrence à la voie maritime—j'ignore s'il est juste de parler de concurrence—en hiver, les trains vont directement jusque dans les ports du St-Laurent lorsque la voie maritime est fermée. Il s'agit surtout de répondre à la demande des marchés d'Union Soviétique et d'autres clients qui ont des navires voguant dans l'Atlantique qui viennent ici pendant cette période de l'année.

Nous essayons aussi d'obtenir les contrats pour les céréales de l'Ouest destinées aux usines de transformation de l'Est, comme les minoteries, mais le marché est moins important que celui des céréales destinées à l'exportation. Cela est d'autant plus vrai que le libre-échange est en train de modifier les marchés de la minoterie canadienne. Elle est beaucoup plus conciente de ses frais de stockage. Nous avons constaté qu'il est très intéressant pour elle de faire venir par le train des chargements plus petits, à intervalles plus réguliers, plutôt que de grosses cargaisons embarquées sur des navires qui lui occasionnent des frais de stockage.

L'importation de blé américain au Canada et, en conséquence, le prix fixé par la Commission canadienne du blé à l'intention des meuniers de l'est du pays, ajouté aux efforts faits par eux pour rabaisser leurs coûts ont rendu le train un peu plus concurrentiel qu'il ne l'était par rapport au transport maritime.

**M. Fretz:** Vous n'avez pas de chiffres estimatifs qui me donneraient une idée approximative de ce que tout cela veut dire?

**Mme Mielitz:** Vous parlez des tarifs?

**M. Fretz:** Oui.

**Mme Mielitz:** Le gros problème, c'est que à peu près tous ces tarifs se trouvent dans des contrats confidentiels.

**M. Fretz:** D'accord, je comprends.

Parlons un peu du port de Churchill. Nous ne sommes pas revenus sur la réponse que vous avez donnée à mon collègue à propos du temps de rotation des wagons. Je voudrais bien savoir ce qu'il est, approximativement, à Vancouver, Thunder Bay et Churchill.

[Texte]

• 1605

**Ms Mielitz:** The average turnaround for the Port of Vancouver—and now I am talking for CN—is approximately 16 days. The average turnaround time for the Port of Thunder Bay would be approximately 11 days. I ought to be, but I'm not, aware of the turnaround time to Churchill. I don't believe it is a staggeringly bad car cycle.

**Mr. Fretz:** Have you any figures with you or do you know the amount of grain shipped through the Port of Churchill—how much went through last season?

**Ms Mielitz:** Last season, if I remember correctly, it was about 340,000 tonnes. Don't hold me to it exactly, but I'm certainly in the right range.

**Mr. Fretz:** To put it in perspective, what percentage would 340,000 tonnes have been of the total amount of grain shipped out?

**Ms Mielitz:** Less than 1%.

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** About freight costs from the Prairies, more and more grain is going out through Vancouver simply because it brings a better price. I think the asking price in Vancouver today is about \$6.52. What portion of that, either way, Thunder Bay or Vancouver, is freight costs? What does it cost us as farmers a bushel to ship wheat either to Thunder Bay or to Vancouver, which is the marketplace?

**Ms Mielitz:** You'll pardon me if I think more in terms of tonnes. I've been on this job for a year and a half, so I don't date back to the time when we talked of bushels all the time. You'll get the same relationship, in any case.

If we said a tonne of no. 1 CWRS—and let's peg it at a value right now of \$175—f.o.b. Vancouver, coming from an average point on the Prairies to Vancouver, the total freight rate would be approximately \$32 and some cents. Of that, the farmer is paying, I believe, \$11 and some cents, between \$11 and \$12. That gives you the range.

**Mr. Gustafson:** What then is the elevating charge? We farmers do some calculations from time to time, as you might imagine, and we calculate that the cost of freight and the cost of elevating, at both ends, is about \$2.20 a bushel. We were especially conscious of that when we were only getting \$2.09 a bushel. It was costing us more to ship the wheat out than we were getting for it.

**Mr. Fretz:** You make it up in volume, Len.

**Mr. Gustafson:** Well, especially to you city slickers who think we're being overpaid for what we've produced. . . We think we're the only primary producers left in the country, and we wonder who is going to be circulating the paper after we're gone, or for what.

You must have some very, very deep concerns about the agricultural industry in Canada. The riding I serve, Souris—Moose Mountain, is very close to where Mr. Laporte is from. We could very easily become land-locked in terms of production and having access to the market. Sometimes—I think very often—we as farmers out there feel we're fighting the battles alone in making the general public aware, whether in our own country or internationally, of the kind of thing we face.

[Traduction]

**Mme Mielitz:** Le temps de rotation moyen dans le port de Vancouver—je parle ici du CN—est d'environ 16 jours et à Thunder Bay, environ 11 jours. Je devrais le savoir pour Churchill, mais je l'ignore. En tout cas, ce n'est pas tellement mauvais.

**M. Fretz:** Savez-vous combien de tonnes de grains transitent par le port de Churchill; l'an dernier, par exemple?

**Mme Mielitz:** L'an dernier, si j'ai bonne mémoire, environ 340,000 tonnes. Je ne suis pas tout à fait sûre du chiffre, mais je sais que c'est de cet ordre-là.

**M. Fretz:** Pour mettre les choses en perspective, ces 340,000 tonnes représentent quel pourcentage des expéditions totales de grains?

**Mme Mielitz:** Moins de 1 p. 100.

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** De plus en plus de grains passent par Vancouver parce que cela rapporte plus. Le cours vendeur y est aujourd'hui de 6,52\$, je crois. Quelle fraction de ce prix, dans un sens ou dans l'autre, Thunder Bay ou Vancouver, représente le tarif ferroviaire? Combien cela nous coûte-t-il, à nous les agriculteurs, d'expédier un boisseau de blé à Thunder Bay ou à Vancouver, là où le marché se trouve?

**Mme Mielitz:** Vous m'excuserez si je vous répons en tonnes. J'occupe mon poste depuis un an et demi, et je ne suis pas du temps où l'on parlait de boisseaux. De toute façon, le rapport est le même.

Prenons une tonne de RPOC n° 1—175\$ au cours actuel—f.a.b. à Vancouver, venant d'un point média dans les Prairies jusqu'à Vancouver, je dirais que le tarif ferroviaire total serait de 32\$, à quelques cents près. De cette somme, l'agriculteur paie, je crois, 11\$ et quelques cents, disons entre 11\$ et 12\$. Cela vous en donne donc une idée.

**M. Gustafson:** Dans ce cas, quels sont les frais d'élevateur? Il nous arrive à nous, agriculteurs, de faire des calculs, et nous avons établi que le coût du transport et de l'élevateur, aux deux extrémités, est d'environ 2,20\$ le boisseau. Cela revêt une importance particulière lorsque nous ne touchons que 2,09\$ le boisseau. Le coût d'expédition était plus élevé que le prix de vente du blé.

**M. Fretz:** Vous vous rattrapez sur le volume, Len.

**M. Gustafson:** Eh bien, surtout auprès de vous, les rats des villes, qui pensez que nous sommes trop bien payés pour ce que nous produisons. . . Nous pensons à être les seuls producteurs du secteur primaire qui restent encore au pays, et nous nous demandons qui va faire circuler le papier-monnaie quand nous ne serons plus là.

Le secteur agricole canadien doit vous préoccuper énormément. Ma circonscription de Souris—Moose Mountain est très proche de celle de M. Laporte. Nous pourrions très bientôt devenir une région enclavée, coupée du marché. Souvent, nous avons le sentiment d'être les seuls à sensibiliser les gens, tant au Canada qu'à l'étranger à la situation qui est la nôtre.

[Text]

I want to hear your comments on that. Less grain all the time is going through the St. Lawrence Seaway and more is going west. It's simply dollars and cents. And it's my opinion that the trend probably will continue.

**Ms Mielitz:** Just to pick up on a couple of your comments, there is no question the financial liability of the farmer in western Canada or of agriculture in general is the biggest issue in agriculture. We have seen it, just as you have, and we have talked to farmers. This is a very, very tough time. One has to worry about just what will happen as more and more farmers go bankrupt. Also, younger people—my husband's family comes from your riding—don't want to go into agriculture. It's an incredibly serious issue.

• 1610

It's interesting to be in the railroad in a very regulated environment where there are a lot of rules around what you're able and not able to do with large crops going by. We're benefiting from moving those large crops and knowing that farmers are having such a tough time. I can only say that it's something that concerns us, but it's not something to which we can directly react in any easy way.

I believe that the trend toward pressure for grain to go out through the west coast ports is likely to continue. That is based on a number of studies I have seen, the most recent one being done by the Grain Transportation Agency, looking at throughput at Vancouver and what they expected during the 1990s and beyond to be the volumes that the west coast would have to move. There certainly seems to be an increasing trend to go out through the west coast.

On the other hand, from what I understand, the major reason for that is just market pull. That's where the markets are. From everything the Wheat Board will indicate to us, China is going to continue to be a very strong market, and Japan and all of the Pacific Rim. As those economies get stronger, they seem to want more and more meat in their diet, and therefore they're increasing the amount of grain they wish to import and convert into meat. So that's a trend we'll have to manage.

**Mr. Gustafson:** If I could use this opportunity as one representing the farmers in that area, I would certainly urge the CNR to continue to join the battle to make the public aware—internationally as well—that if agriculture is going to have a future, and I believe it must if the world is going to eat, then we have to start looking very seriously at the whole situation. We cannot afford another nickel in transportation right now. It's just not viable.

In terms of the U.S. and the possibilities of grain going south, those of us who serve ridings right along the 49th parallel get a number of requests to move grain south, applications for permits to the Canadian Wheat Board for different grains and so on, and of course transportation comes into this situation. I'm sure both CN and CP are well aware that if the competition gets any keener, there are going to be tremendous political pressures on the Canadian Wheat

[Translation]

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Il y a de moins en moins de grains qui transitent par la voie maritime du Saint-Laurent et qui sont de plus en plus expédiés vers l'Ouest. Ce n'est qu'une question d'argent. Et, à mon avis, la tendance va durer.

**Mme Mielitz:** Il ne fait pas de doute que l'endettement des agriculteurs de l'Ouest ou des agriculteurs en général est le plus gros problème dans l'agriculture. Tout comme vous, nous l'avons constaté, et nous en avons parlé aux agriculteurs. Les temps sont très difficiles. On ne peut manquer d'être inquiet de l'avenir au fur et à mesure que les agriculteurs font faillite. Et puis, les jeunes—la famille de mon mari vient de votre circonscription—ne veulent plus devenir agriculteurs. C'est un problème très grave.

Il est très intéressant de travailler dans le secteur ferroviaire, dans un milieu très réglementé, où abondent quantités de règles sur ce qui est permis ou non de faire dans le cas des grosses productions. Ces gros chargements sont avantageux pour nous, mais nous savons que les agriculteurs, eux, passent un mauvais moment. Tout ce que je peux vous dire, c'est que ça nous inquiète, mais ce n'est pas une situation sur laquelle nous avons une prise directe.

Je pense que des volumes de plus en plus importants vont transiter par les ports de la côte ouest. Je me fonde sur un certain nombre d'études que j'ai vues, la plus récente étant celle de l'Office du transport du grain, qui portait sur le volume du port de Vancouver et les prévisions pour les années 90 et après. La tendance semble effectivement s'accroître.

Par contre, d'après ce que je sais, cela tient surtout à l'attraction du marché. C'est là que se trouve le marché. D'après toutes les indications provenant de la Commission canadienne du blé, la Chine continuera d'être un très gros marché, tout comme le Japon et l'ensemble des pays du bassin du Pacifique. Plus ces économies deviennent fortes, plus les habitants veulent consommer de la viande et c'est pourquoi ils importent de plus en plus de céréales pour l'élevage du bétail. Il va donc falloir s'adapter à cette tendance.

**M. Gustafson:** Moi qui représente les agriculteurs de cette région, j'exhorte le CN à se joindre à la campagne de sensibilisation des citoyens, chez nous aussi bien qu'à l'étranger, pour bien leur faire comprendre que si l'on veut préserver l'agriculture, et il le faut s'ils veulent pouvoir se nourrir, il va falloir commencer à étudier très sérieusement la situation. À l'heure actuelle, nous n'avons pas les moyens de consacrer un sou de plus aux transports. Ce n'est pas rentable.

Pour ce qui est du transport des céréales vers les États-Unis, ceux d'entre nous dont la circonscription longe le 49<sup>e</sup> parallèle reçoivent un certain nombre de demandes pour faire passer les céréales par les États-Unis; la Commission canadienne du blé reçoit des demandes de permis pour différentes catégories de céréales, ce qui soulève évidemment la question du transport. Le CN et le CP savent parfaitement que si la concurrence devient plus vive, de très fortes

[Texte]

Board, on Members of Parliament and on grain transportation people such as yourself to look at that kind of situation. We have faced it just in the last month when farmers in the U.S. were getting \$4.09 a bushel. Requests are coming particularly from the younger farmers, who are hurting the most. They might not have as much confidence in the status quo that has existed for years, and they're asking questions. I want to convey that to you to indicate clearly that there are people looking that way.

I understand that CP has running rights right through to Minneapolis. Is that right?

**Ms Mielitz:** They own the SOO Line Railway, so they own significant trackage down into the United States.

**Mr. Gustafson:** So it wouldn't take a great deal of change on their part to ship grain south?

**Ms Mielitz:** I have a couple of comments. First, in terms of looking at competitive routes for export grain, whether it goes through the United States or through Canadian routes to export, I think our whole focus is on how we can become and remain really efficient and be able to compete and keep that grain and those jobs in the transportation system in Canada. That's really critical.

• 1615

To the extent, though, that the Wheat Board, for example, is developing new markets south of the border, there are lots of commodities that CN as well as CP has a hand in making sure move to the United States. We as well have lines into Chicago and we have excellent relationships with other railway partners in the United States, so to the extent that the Wheat Board and the farmer in Canada can find a market in the States we certainly want to compete for that grain.

**Mr. Gustafson:** The grain market there has expanded significantly. There is no question about that.

In terms of the rail-line network, the railroader or the short-line operation, I was probably one of the people that was behind pushing that as an interim approach to maybe a major political problem. You'd go to the meeting and you'd have the NDP jumping on you because the government wasn't moving fast enough. You would have the grain company blaming the railroad and the railroad blaming the government. . . There is an old saying out there—when all else fails, blame the CNR and the CPR. But in essence we are all in this together if we're going to see a transportation system in Canada that's going to be effective for Canadians, for us all.

The railroader is really quite a transition tool, in my thinking. It was my thinking that maybe the railroads were fighting that for a while. Have you rethought that, or am I wrong?

**Ms Mielitz:** I think Transport Canada's recent policy on short lines probably expresses very much a point of view we would support. That is, in looking at whether one should have truck, main-line rail systems, or a short line, let's take a look at the economics of it. They are prepared to provide subsidies or support for alternate service to the same limit as the truck alternative cost would be to a short line in a situation where the main-line costs are higher than either of

[Traduction]

pressions politiques vont s'exercer sur la Commission, les députés et les représentants des transports, comme vous-mêmes, pour que l'on étudie la situation. Le cas s'est présenté le mois dernier lorsque les agriculteurs des États-Unis ont commencé à toucher 4.09\$ le boisseau. Les demandes viennent tout particulièrement des jeunes agriculteurs, car ce sont eux qui souffrent le plus. Ils ne sont pas convaincus du bien-fondé du statu quo qui existe depuis plusieurs années, et ils posent des questions. Je tiens à bien vous faire comprendre qu'il y a des gens qui pensent de cette façon.

Je crois savoir que le CP a des droits de circulation jusqu'à Minneapolis; c'est bien le cas?

**Mme Mielitz:** Il est propriétaire de la SOO Line Railway, et a donc beaucoup de voies ferrées aux États-Unis.

**M. Gustafson:** Dans ce cas, il n'aurait pas grand-chose à changer s'il devait faire transiter des céréales par les États-Unis?

**Mme Mielitz:** J'ai quelques remarques à faire. D'abord, pour ce qui est de trouver le moyen le plus compétitif d'exporter les céréales, que ce soit en passant par les États-Unis ou par le Canada, toute notre attention porte sur la façon d'atteindre et de maintenir une véritable efficacité, pour être concurrentiels, de manière à ce que le transport des céréales et les emplois qui y sont rattachés restent au Canada. C'est absolument essentiel.

Si, d'une part, la Commission canadienne du blé cherche de nouveaux débouchés au sud de la frontière, le CN et le CP veillent quant à eux à transporter un grand nombre de produits vers les États-Unis. Nous avons en outre des lignes qui vont jusqu'à Chicago et d'excellents rapports avec nos associés américains. C'est donc dire que tout comme la Commission et le céréaliculteur canadien cherchent des marchés aux États-Unis, nous, nous faisons ce qu'il faut pour décrocher ces marchés.

**M. Gustafson:** Le marché des grains a beaucoup augmenté. Cela ne fait pas de doute.

En ce qui concerne les compagnies de chemins de fer secondaires, je suis de ceux qui préconisaient cette solution provisoire à ce problème politique d'envergure. À l'occasion d'une assemblée publique, le NPD m'a tombé dessus parce que le gouvernement n'allait pas assez vite. La compagnie céréalière blâmait le chemin de fer et le chemin de fer blâmait le gouvernement. . . Il y a un vieil adage dans le métier: «Quand plus rien ne va, il suffit de rejeter le blâme sur le CN et le CP». Mais nous sommes tous dans la même galère si nous tenons à préserver un réseau de transport canadien efficace pour tous les citoyens.

À mon sens, les services secondaires sont la clef de la transition. Pendant un certain temps, j'ai cru que les compagnies de chemins de fer s'y opposaient. Avez-vous changé d'avis, ou est-ce que je me trompe?

**Mme Mielitz:** La politique récente de Transport Canada sur les services à courts trajets est le seul point de vue que je partage. La comparaison entre le camionnage, les systèmes de chemins de fer principaux et les compagnies de chemins de fer secondaires ont d'abord reposé sur des chiffres. Le gouvernement est prêt à verser des subventions ou à financer des services de substitution jusqu'à concurrence de ce que coûterait le camionnage par opposition au transport par train

[Text]

those other two alternatives. That is certainly a situation we can support.

I think what distressed CN was the thought that you had a line that really wasn't economically viable and you had some very painful sociological issues that went with facing up to towns and lines affected by that. What worried us was if the government was prepared to subsidize, beyond the extent of a trucking alternative, a short-line operation to stay in operation and to preserve the line. Why we spoke on it was, again, when you are looking at the overall efficiencies of the system you were actually...one had not chosen the lowest cost alternative. I think that's what we have to be driving towards all the time—the lowest cost alternative, whether that's the main-line rail, the short-line rail, or truck.

**Mr. Gustafson:** In terms of the short-line rail it would appear that it might be a transition tool until the network is put in place. In other words, the provincial governments are saying you're too hard on the roads; the grid-road system can't handle the transportation of all this grain. There is a line bed there that a truck-tractor trailer pulling eight or ten cars can go down pretty slow, with one person doing it. It is very cost-effective, and it would be a transition tool.

I am one of those who believe that having granaries right beside the SOO line, with the danger of losing that elevator...you can't truck 35 miles for nothing; it costs a lot of money to truck. And it's going to be impossible for all farmers, in my opinion, to own the kind of truck that it's going to take to put on the road. It's going to have to be, without a doubt, commercial trucking. Probably the time will come when the grain companies might even own the trucking systems or have a subcontract approach to trucking that might even pick up everybody's grain.

The problem I have is if I have someone at Minton, Saskatchewan, who looks as if he might lose his railroad and he's 50 miles from the main line, he's very concerned. It also affects the price of his land. So this becomes a very regional problem. The farmers right along the main line support some very major changes, and they can't understand why other farmers wouldn't support them, except that they live 50 miles from that main line. This is, for lack of a better word, a real political hot potato in terms of the politics of the grain industry.

• 1620

**Ms Mielitz:** I think the key word in what you are saying is "transition". That's why we are so supportive of ultimate service funding. It is a serious problem that there is no more funding available right now for ultimate service, because that is what's allowing people to adapt to a different way of doing it over time.

**Mr. Keyes:** Transition to what, Ms Mielitz? I was half hoping we could get a brief from you in the beginning, a few minutes of CN's vision of what this picture is going to look like beyond the year 2000. We hear your expressed view

[Translation]

sur une courte distance dans les cas où le prix sur une ligne principale serait supérieur à celui des deux autres options. C'est une option que je n'hésite pas à appuyer.

Ce qui a consterné le CN, c'est l'idée d'avoir une ligne non rentable et de devoir faire face à des problèmes sociaux douloureux dans les villes et villages touchés. Nous ne souhaitons pas que le gouvernement finance, hormis pour le camionnage de substitution, une ligne secondaire à court trajet uniquement pour la maintenir en activité et conserver la voie ferrée. Si nous nous sommes prononcés, c'est que si l'on étudie l'efficacité du système on... On n'avait pas retenu l'option la moins coûteuse. Je pense que c'est à cela que l'on voulait en venir: l'option la moins coûteuse, que ce soit la ligne principale, la ligne secondaire ou le camionnage.

**M. Gustafson:** La compagnie de chemins de fer secondaire pourrait servir d'outil de transition d'ici à la mise en place du réseau. Autrement dit, les gouvernements provinciaux disent que vous êtes trop durs pour les routes; le système des routes de campagne ne peut servir au transport de toutes ces tonnes de grains. Il existe une emprise de voie sur laquelle un camion-tracteur peut tirer huit ou dix remorques, en allant très lentement, avec un seul chauffeur au volant. C'est très rentable et cela permettrait d'opérer la transition.

Je suis de ceux qui estiment que d'avoir des greniers le long de la voie ferrée du SOO avec le risque de perdre le silo à élévateur... on ne peut pas faire du transport de grain par camion sur 35 milles pour rien; cela coûte très cher le camionnage. Et il sera impossible pour tous les agriculteurs, selon moi, d'acheter le genre de camions nécessaires. Il faudra forcément recourir au camionnage commercial. À un moment donné, les compagnies céréalières auront leur propre service de camionnage ou auront recours à des entrepreneurs qui iront prendre livraison des grains.

L'ennui, c'est que si j'ai quelqu'un à Minton en Saskatchewan qui risque de perdre sa voie de chemin de fer et qui est à 50 milles de la ligne principale lui, il est très inquiet, car cela fait baisser la valeur de ses terres. Le problème devient donc caractérisé. Les agriculteurs en bordure de la ligne principale sont en faveur de changements en profondeur, et ils ne peuvent comprendre pourquoi les autres ne les appuient pas, sauf qu'ils habitent à 50 milles de cette ligne principale. Si vous me passez l'expression, c'est une véritable patate chaude politique dans le secteur des céréales.

**Mme Mielitz:** Je pense que tout tourne autour du mot «transition». C'est pourquoi nous sommes tellement en faveur du financement du service terminal. Il est déplorable qu'il y ait si peu de crédits aujourd'hui pour financer le service terminal, parce que c'est ce qui permettrait aux gens de s'adapter, à terme, à un nouveau système.

**M. Keyes:** S'adapter à quoi, madame Mielitz? J'espérais que vous alliez nous remettre un mémoire pour nous exposer en quelques minutes la façon dont le CN envisage les choses après l'an 2000. Nous savons ce que vous pensez de

[Texte]

about abandonment of the grain-dependent branch lines. With what I am getting from you and other witnesses, I'm trying to paint a picture in my mind of what this system is going to look like. Can you enlighten us at all? Can you give us that sort of transition to what kind of picture we are looking at?

**Ms Mielitz:** In generalities I can give you a vision of what I see. I talked earlier about the fact that both railways have a certain number of miles of line that were not rehabilitated in the rehabilitation program. In the economics of the railways, there is no return on that huge debt-function cost of putting those lines into reasonable shape for the longer term. They cannot handle fully loaded hopper cars. We have to use old motive power that is lighter in weight to be able to go down. As that motive power gets older and older, the repairs and inefficiencies—it is a really serious issue. Those lines go into a high-cost category unto themselves.

At the other end of the network system one has main lines and secondary main lines that have a lot of other traffic apart from grain and are basic spines to the ports and to other major destinations. There is no question they survive for many reasons, including grain.

In between there is a fairly large number of miles of grain-dependent branch lines, and most of them, by and large, have pretty much the same cost economics. The terrain out west is fairly flat. You don't have a lot of bridges, culverts, and maintenance issues like you do in the mountains that might put a line in or out of the system. There are some like that, but by and large, they are not. So the real question becomes what volumes are being carried on those grain-dependent lines.

That takes you to the most critical change occurring on the Prairies now, from our point of view, and that is where the grain companies are choosing to put the high throughput facilities. Those investment decisions will determine which grain-dependent branch lines stay and which don't.

I wouldn't want to leave you with the impression that we will be down to 11 terminals and only main lines. We don't believe it would go that far. We don't believe it would make sense to go that far or anywhere close to it. There will be some sections of lines—and I won't predict how many because this process is not within our control—that really should go, but that will be driven, as I say, by grain company investments.

**Mr. Keyes:** When did this government decision take place that there wouldn't be support for upgrading these lines to prevent the problems they are presenting as they get older?

**Ms Mielitz:** I believe—and again this is before my time—that there was an agreed upon rehabilitation program with the government. Funding was made available and there was a process of selecting the lines that would be rehabilitated.

**Mr. Keyes:** In what year?

• 1625

**Mr. David Cuthbertson (Consultant, Research Branch, Library of Parliament):** I believe it goes back to the 1970s, to 1976, the branch line rehabilitation program.

[Traduction]

l'abandon des embranchements tributaires du trafic des grains. Votre témoignage et celui des autres témoins me sert à imaginer ce que sera le système dans l'avenir. Pouvez-vous nous donner plus de précision? Pouvez-vous nous dire vers quoi s'opérerait cette transition?

**Mme Mielitz:** Je peux vous en donner les grandes lignes. J'ai dit tout à l'heure que les deux compagnies ferroviaires ont un certain nombre de milles de voies ferrées qui n'ont pas été remises en état dans le programme prévu à cet effet. Dans le calcul de rentabilité des compagnies de chemin de fer, la remise en état de ces voies ferrées, qui coûte très cher, ne rapporte rien. Il est impossible de faire rouler des wagons-trémies chargés à 100 p. 100, et il faut se servir des vieilles locomotives, plus légères. Avec le vieillissement, ces locomotives coûtent cher à réparer, ce qui est un véritable problème. Ces lignes sont très coûteuses.

À l'autre extrémité du réseau se trouvent les lignes principales et les lignes secondaires, où il y a beaucoup de trafic en plus du trafic céréalier et qui sont les principales artères menant aux ports maritimes et aux autres destinations. Plusieurs facteurs expliquent leur viabilité, dont les céréales.

Quant à ces deux extrêmes, il y a un nombre assez important de milles d'embranchement tributaire des céréales, et pour la plupart, ces lignes coûtent à peu près la même chose à exploiter. Dans l'Ouest, le territoire est assez plat. Il y a relativement peu de ponts, de ponceaux et de problèmes d'entretien, comme c'est le cas dans les montagnes. Il y en a bien quelques-unes, mais peu. Le facteur déterminant devient donc le tonnage de ces lignes tributaires du trafic céréalier.

Cela nous amène au fait nouveau le plus critique dans les Prairies à l'heure actuelle, à notre point de vue, à savoir que les compagnies céréalières essaient de créer des installations de haute capacité. Ce sont ces décisions d'investissement qui détermineront quels embranchements tributaires des grains resteront vivants et lesquels ne survivront pas.

Je ne voudrais pas vous donner l'impression que l'on se retrouvera avec rien que 11 terminaux et des lignes principales. Cela n'ira pas jusqu'à cela, selon nous. Ce ne serait pas sensé. Certaines portions de lignes—je ne prédire pas lesquelles parce que cela ne relève pas de nous—devraient vraiment disparaître, mais cela dépendra des investissements des compagnies céréalières.

**M. Keyes:** Quand le gouvernement a-t-il décidé de ne plus financer la remise en état de ces lignes pour éviter les problèmes que cause leur vieillissement?

**Mme Mielitz:** Je crois—et encore une fois, c'était avant mon arrivée—nous avons convenu d'un programme de remise en état des voies avec le gouvernement. Des crédits ont été alloués et on a fait une sélection des lignes à remettre en état.

**M. Keyes:** En quelle année?

**M. David Cuthbertson (expert-conseil, Direction de la recherche, Bibliothèque du Parlement):** Je pense que cela remonte aux années 70, à 1976, au Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

[Text]

**Mr. Keyes:** In the last five years or more have you ever made representation to the federal government to ask that this program be reinstated?

**Ms Mielitz:** The majority of the program was with Lloyd Axworthy when he was Minister of Transport. I could get back to you with the details on that, but I believe that within the last five years... the branch line rehabilitation program finished four or five years ago.

**Mr. Keyes:** But what I'm asking is if you asked the government for a continuation of that program or the funding necessary in order to upgrade the lines and make sure everything was...

**Ms Mielitz:** I'm not aware exactly of what official representation CN may have made, simply because I don't have that history, but I know that was a major discussion point among communities and the grain industry in terms of every one of those lines that was not rehabilitated. In fact, I believe there are still discussions and pressure on the government to ask them to reconsider that decision as to whether those lines should be rehabilitated.

**Mr. Keyes:** How much money are we talking about? Do you have a ballpark figure?

**Ms Mielitz:** No, I don't. I could get one for you.

**Mr. Keyes:** That would be interesting to learn, if you could forward that through our chairman. In this process of rationalizing it's obvious that one entity can't do it on its own. It's going to take the co-ordination procedure between yourselves as business and the government, and I may go so far as to say even the farmers and labour, to sit down and figure out what's going to be in the best interests of everybody.

If that is part of the master plan, how much of that is being discussed with the government? Is government responding to those needs, or is it allowing business to make the decisions that have to be made and, as a result, we end up with what we're faced with today? Is that a fair analysis?

**Ms Mielitz:** In the case of the grain-dependent lines the vast preponderance of them are protected to the year 2000, so we're not really in a situation where we are proceeding with or are able to proceed with wide-scale abandonments. In the interim there's a great deal of discussion, and processes for discussion, with industry players and with farmers and with government to try to look at what the next steps should be in the process.

**Mr. Keyes:** It's scary because it wasn't too long ago when somebody said they were okay to the year 2000. It seemed like a date way off in the future somewhere. We're talking about eight years now, and I guess it may take that much time just to get a co-ordination process and get something done at the government level, the way the wheel grinds.

If there were substantial abandonment of those grain-dependent branch lines—and like I say, we're only talking eight years from today—what would be the ballpark cost savings for CN?

**Ms Mielitz:** That would depend entirely on the degree of branch line abandonment. I wouldn't want to speculate on that.

[Translation]

**M. Keyes:** Au cours des cinq dernières années, vous êtes-vous adressés au gouvernement fédéral pour qu'il relance ce programme?

**Mme Mielitz:** La plus grande partie du programme s'est déroulée alors que Lloyd Axworthy était ministre des Transports. Je pourrais vous donner des précisions plus tard, mais je pense qu'au cours des cinq dernières années... le Programme de remise en état des embranchements s'est achevé il y a quatre ou cinq ans.

**M. Keyes:** Mais ce que je vous demande, c'est si vous avez demandé au gouvernement de prolonger ce programme ou de financer la remise en état des lignes.

**Mme Mielitz:** Je ne sais pas exactement quelles communications le CN a pu avoir—je ne connais pas tout l'historique de ce dossier—mais je sais que l'on en a abondamment discuté avec les localités et le secteur céréalier chaque fois qu'une de ces lignes n'a pas été remise en état. De fait, je pense qu'il y a toujours des discussions et que des pressions s'exercent encore sur le gouvernement pour qu'il revienne sur sa décision de ne pas remettre certaines lignes en état.

**M. Keyes:** Quelle est la valeur de ce programme? Avez-vous un chiffre approximatif?

**Mme Mielitz:** Non. Je pourrais obtenir des chiffres pour vous.

**M. Keyes:** Ce serait intéressant, si vous pouviez nous le faire parvenir par l'intermédiaire du président. Cette opération de rationalisation ne peut évidemment pas se faire par une seule entité. Il faudra coordonner votre action à vous, celle des entreprises et du gouvernement, et même celle des agriculteurs, pour voir ce qui sert le mieux les intérêts de tout le monde.

Si cela fait partie du plan d'ensemble, dans quelle mesure cela fait-il l'objet de discussions avec le gouvernement? Dans quelle mesure cherche-t-il à répondre aux besoins, ou bien laisse-t-il les entreprises prendre les décisions qui ont été prises avec le résultat que nous connaissons aujourd'hui? Mon analyse est-elle juste?

**Mme Mielitz:** Dans le cas des lignes tributaires des grains, la grande majorité d'entre elles sont protégées jusqu'à l'an 2000, de sorte que nous ne sommes pas dans la mesure d'en abandonner un très grand nombre. Pour le moment, on discute beaucoup avec les représentants de l'industrie et avec les agriculteurs, ainsi qu'avec le gouvernement, pour voir quelles mesures peuvent être prises.

**M. Keyes:** Cela me fait peur, parce que tout récemment encore quelqu'un disait que tout allait bien aller jusqu'à l'an 2000. Cela semblait être très loin dans le temps. Pourtant, ce n'est que dans huit ans, et il faudra probablement attendre jusque-là pour mettre en place la coordination nécessaire et faire bouger le gouvernement, au train où vont les choses.

Si l'on abandonnait un grand nombre de ces lignes tributaires des grains et l'échéance n'est que dans huit ans—combien le CN pourrait-il économiser approximativement?

**Mme Mielitz:** Cela dépendra entièrement du nombre d'abandons. Je ne voudrais pas faire de spéculation.

[Texte]

**Mr. Keyes:** Let's use the figure you used earlier, 500 to 600 miles.

**Ms Mielitz:** I couldn't give you a figure right now, but I could give you one on that specifically of cost savings related to the non-rehabilitated lines.

**Mr. Keyes:** Because you don't have that figure, you can't give me the answer to my next question, which I'd also ask you to forward to us. As a total percentage of the profits of CN, what would be the percentage of that figure of total revenue?

**Ms Mielitz:** Of that revenue?

**Mr. Keyes:** Yes. It's going to save CN some money, but I am asking about the abandonment of those lines as a percentage. What is it going to total?

**Ms Mielitz:** Frankly I can't give that answer not knowing the first part of it, but maybe we should just make clear exactly what you are looking for. You're looking for the cost savings to CN on abandoning the lines that are not rehabilitated, that's 500 to 600 miles roughly, and you'd like that expressed—

**Mr. Keyes:** To clear it further, those are the lines you were talking about abandoning.

**Ms Mielitz:** That's right. And you'd like that expressed as a percent of CN's total revenue.

**Mr. Keyes:** Or total systems cost, I guess is more precise.

• 1630

When we talk about the Port of Thunder Bay, which has been mentioned here a few times, I guess what I'm looking for is what kind of a future there is for the amounts of exports of potash going through Thunder Bay and for increased movements of western Canadian coal through Thunder Bay. Can you give us any figures on that?

**Ms Mielitz:** I'll talk about western Canadian coal first. At present we are moving about 1.2 million tonnes of coal from western Canada to Nanticoke in Ontario, and Ontario Hydro. That is actually a reduction from what we have been carrying in previous years, which has been around the 1.8 million tonne area. The reduction occurred at the same time as the contract for coal value in western Canada to supply Ontario Hydro was renegotiated, and of course the freight rate was part of that whole package of costs of delivering the coal to Nanticoke. The major issue there was competition from eastern U.S. coal sources, which are a heck of a lot cheaper to deliver and also have higher BTUs than western Canadian coal.

Looking to the future, there is some prospect that western Canadian coal may become somewhat more competitive. The major reason for that is the restrictions the United States Clean Air Act will be imposing by the year 1995, which will be hard for American coal burners to comply with, given the high percentage of sulphur in American coal. Western Canadian coal has a relatively lower percentage of sulphur. At that stage there may be a price differential

[Traduction]

**M. Keyes:** Prenons le chiffre que vous avez cité tout à l'heure, entre 500 et 600 milles.

**Mme Mielitz:** Je ne pourrais pas vous donner ce chiffre tout de suite, mais je pourrais vous dire combien nous économiserions sur les lignes non remises en état.

**M. Keyes:** Comme vous ne connaissez pas ce chiffre, vous ne pouvez répondre à ma question suivante, que je vais aussi vous demander de nous transmettre plus tard. Quel est le pourcentage en chiffres par rapport à vos recettes totales ou à vos bénéfices totaux?

**Mme Mielitz:** Vous parlez des recettes?

**M. Keyes:** Oui. Cela va faire économiser de l'argent par CN, mais ma question porte sur le pourcentage que représente l'amélioration de ces lignes. Par rapport au total?

**Mme Mielitz:** Je ne peux pas vous répondre sans connaître la première partie de l'équation. Mais commençons d'abord par nous entendre sur ce que vous voulez savoir. Vous parlez des économies pour le CN que représente l'abandon des lignes qui ne sont pas remises en état, c'est-à-dire entre 500 et 600 milles, et vous voudriez que ce soit exprimé. . .

**M. Keyes:** Pour que ce soit bien clair, il s'agit des lignes que vous songez à abandonner.

**Mme Mielitz:** Cela va. Et vous voudriez que ce soit exprimé en pourcentage des recettes totales du CN?

**M. Keyes:** Ou du coût total du réseau, pour être plus précis.

Au sujet du port de Thunder Bay, dont on a parlé à quelques reprises, je voudrais savoir ce qu'il va advenir des exportations de potasse et des expéditions accrues de charbon de l'ouest du Canada qui y transitent. Avez-vous des chiffres à ce sujet?

**Mme Mielitz:** Je vais parler tout d'abord du charbon de l'ouest du Canada. À l'heure actuelle, nous acheminons environ 1,2 million de tonnes de charbon de l'Ouest du Canada à Nanticoke, en Ontario. Nous desservons aussi Hydro Ontario. En fait, cela représente une baisse par rapport aux années précédentes, alors que nos expéditions s'élevaient approximativement à 1,8 million de tonnes. Ce déclin est survenu au moment où le contrat d'approvisionnement d'Hydro Ontario en charbon de l'ouest du Canada a été renégocié. Bien entendu, le taux de fret faisait partie de l'ensemble des coûts d'acheminement du charbon à Nanticoke. Le principal problème est la concurrence du charbon provenant de l'est des États-Unis, qui est beaucoup moins cher à transporter et qui contient un niveau plus élevé de BTU que le charbon de l'ouest du Canada.

Pour ce qui est de l'avenir, on envisage que le charbon de l'ouest du Canada gagne en compétitivité. Cela est principalement attribuable aux restrictions que la Clean Air Act américaine imposera d'ici l'année 1995, restrictions que les producteurs de charbon américain auront du mal à respecter compte tenu du pourcentage élevé de soufre du charbon américain. Pour sa part, le charbon de l'ouest du Canada contient un pourcentage relativement faible de

[Text]

between American and Canadian coal that may make our product a more attractive one on the markets.

**Mr. Keyes:** On the potash issue?

**Ms Mielitz:** Potash moves down into the midwest regions and primarily moves by rail south into Minneapolis and down the barge system. I really don't have figures, I'm afraid, on potash.

**Mr. Laporte:** Mr. Todd, before I go to some questions, one of the things I find extremely frustrating about this whole area is that we are always talking about efficiencies in general terms, but it depends on what our efficiencies are for—whether it is to produce the cheapest bushel of grain possible based on the strict economics of producing grain and moving grain—that's one factor, as opposed to the social and the other economic factors. I'm talking about the world economy.

With due respect, you make comments like, it's important to keep those grains and those jobs in Canada; let's look at the economics; let's look at the lowest cost alternatives. Yet on the other hand you say you are not really taking a position. That's a vague comment. With respect, it's not helpful in the sense that you're not saying lowest cost alternatives, given what factors.

I wish all players in this debate would decide what our objective is. What do we want to see accomplished in the end? These comments—with due respect—I find frustrating, because you can come to different conclusions. I would really hope that in making those comments, CN and everybody else in this debate would be a little more careful. Let's try and get some overall objectives. If you don't have an objective, it's pretty hard to get there. With due respect to the government, I think they do have an objective. I think they're getting there very well, using a lot of politics and so on. It's not the objective I'd like to see.

• 1635

On the one hand we need a full debate, a full study of moving grain across this country. Hundreds of millions of dollars and thousands of jobs are involved, and we have to make that system efficient and also the best for Canada and for Canadians as a whole. So with due respect, I find some of your comments frustrating.

**Ms Mielitz:** I respect your frustration, but if one goes back to the comments of the gentleman over there, it is the same farmer who is saying to us that we can't raise the freight rate a nickel because he can't afford it who is also

[Translation]

soufre. À ce moment-là, il y aura peut-être entre le charbon américain et le canadien un écart de prix qui rendra notre produit plus attrayant sur les marchés.

**M. Keyes:** Et la potasse?

**Mme Mielitz:** La potasse est acheminée vers la région du mid-ouest américain. Il est principalement transporté par chemin de fer vers le sud jusqu'à Minneapolis et ensuite, par péniche. Je regrette, mais je n'ai pas de chiffres au sujet de la potasse.

**M. Laporte:** Monsieur Todd, avant de vous interroger, je dois vous dire qu'il y a une chose que je trouve extrêmement frustrante dans tout cela. On parle constamment d'efficacité de façon générale mais tout dépend de l'objectif qu'on vise à réaliser grâce à cet efficacité. Veut-on produire un boisseau de grain au plus bas prix possible en se fondant strictement sur les facteurs économiques liés à la production et à l'acheminement du grain, par opposition à des facteurs sociaux ou à d'autres facteurs économiques? Je vous parle d'économie mondiale.

D'une part, vous dites qu'il est important de maintenir la production céréalière et de conserver les emplois connexes au Canada. Vous dites qu'il faut tenir compte de l'aspect économique et trouver des solutions de rechange coûtant le moins cher possible. Vous ajoutez du même souffle que vous ne prenez pas vraiment d'opposition. C'est un commentaire vague que vous offrez-là. Sans vouloir vous insulter, ce n'est pas utile en ce sens que vous ne précisez pas les facteurs qui doivent déterminer le choix de ces options moins coûteuses.

J'aimerais bien que tous les intervenants dans le débat se mettent d'accord sur l'objectif visé. Que voulons-nous accomplir en fin de compte? Avec tout le respect que je vous dois, je trouve ce genre de commentaire frustrant parce qu'il peut appeler diverses conclusions. Je voudrais bien que les représentants du CN et tous les autres intervenants dans le débat soient un peu plus prudents. Essayons de formuler des objectifs généraux. En l'absence d'objectifs, il est assez difficile de réaliser quoi que ce soit. Pour ce qui est du gouvernement, je pense qu'il a effectivement un objectif et qu'il s'emploie très bien à le réaliser, en y mettant le paquet sur le plan politique, et ainsi de suite. Or, ce n'est pas du tout l'objectif que je partage.

Ce qu'il faut, c'est tenir un débat exhaustif, effectuer une étude en profondeur de l'acheminement des grains au pays. Des centaines de millions de dollars et des milliers d'emplois sont en jeu, et nous avons la responsabilité de faire du réseau le meilleur et le plus efficace qui soit pour le Canada et l'ensemble des Canadiens. Par conséquent, sans vouloir vous insulter, je trouve frustrantes certaines de vos observations.

**Mme Mielitz:** Je comprends votre frustration, mais je vous renvoie aux commentaires du monsieur qui est assis là. C'est le même agriculteur qui nous dit que nous ne pouvons pas augmenter le taux de fret ne serait-ce que de 5c., parce

[Texte]

looking at his local town and his small farm and facing exactly that same dilemma. To expect us to be able to come up with the answers for that, or appropriate policy positioning that balances those two, I don't think is really fair.

**Mr. Laporte:** Yes, and we're all players and we all have our little interests and we are all concerned about our own little world. However, you make comments such as "lowest-cost alternatives"; that can mean a lot of things, and it would be nice to clarify it a little more.

This is another area we haven't really talked about. You mentioned that the seaway and CN are not really in competition, but maybe you are or maybe you will be. Do you run a line to Quebec?

**Ms Mielitz:** Yes.

**Mr. Laporte:** On this whole business of unit trains, there has been talk, for example, that one way to make the system more efficient is to move the grain by unit train directly from the Prairies right through to Quebec, bypassing the whole St. Lawrence system. That's going to be efficient, and certainly it would give CN more business. It's being done, in a small way. Can you comment on the future of that?

**Ms Mielitz:** The one element that's perhaps missing in the way you portrayed the picture is the elevation and transfer and cleaning costs, which really are a major part of the equation. You cannot compare the seaway's costs of moving grain to Quebec City and the rail costs and say, aha—there's the difference, or say that the rail cost is undercutting the seaway. The really big difference between the two alternatives is not having to elevate the grain twice, and maybe, as you implied—although that hasn't happened yet—not even cleaning it. It's those economics that are making the Canadian Wheat Board look at the potential of the direct rail option. So the question becomes whether or not the elevation and transfer charges will change and can change, and how that will change the nature of the two competitive options.

**Mr. Laporte:** The chairman of the Port of Thunder Bay made a comment to me the other day about unit trains moving in significant amounts. There are some major problems with the seaway with the amount of goods that are being hauled and so on. Unless there are some real changes to the seaway, a significant amount of grain being moved by direct rail to Quebec, for example, would be extremely detrimental to its future. His comment was that once the seaway goes, then of course CN will have the game for itself. He said that the seaway is going to become like another Erie Canal.

[Traduction]

qu'il n'a pas les moyens d'absorber une hausse. Lorsque cet agriculteur se penche sur la situation de son exploitation familiale et de sa ville locale, il est aux prises avec le même dilemme. Je pense qu'il n'est pas vraiment juste de s'attendre à ce que nous trouvions une solution à ce problème ou à ce que nous formulions une politique créant un équilibre entre les parties.

**M. Laporte:** C'est vrai. Nous sommes tous des intervenants qui avons nos propres intérêts. Nous sommes tous préoccupés par notre propre petit monde. Cependant, lorsque vous parlez de «solutions coûtant le moins cher possible», cela peut vouloir dire un tas de choses, et vous feriez bien de nous donner quelques précisions.

Il y a un autre domaine dont nous n'avons pas vraiment parlé. Vous avez dit que la voie maritime et le CN n'étaient pas vraiment en concurrence. Peut-être l'êtes vous et peut-être le serez-vous. Exploitez-vous une ligne ferroviaire vers le Québec?

**Mme Mielitz:** Oui.

**M. Laporte:** Au sujet des trains-blocs, on dit par exemple, qu'une façon de rendre le réseau plus efficace consisterait à acheminer les grains par trains-blocs directement des Prairies jusqu'à Québec, en outrepassant tout le réseau du Saint-Laurent. Cela serait efficace et, chose certaine, le CN y trouverait son compte. D'ailleurs, cela se fait déjà, à petite échelle. Pouvez-vous nous dire ce que l'avenir nous réserve à ce propos?

**Mme Mielitz:** Il manque des éléments dans votre façon de présenter les choses, soit les frais de stockage, du transfert et de nettoyage, qui sont véritablement des éléments clés de l'équation. Pour ce qui est de l'acheminement des grains à la ville de Québec, on ne peut comparer les coûts de la voie maritime aux coûts ferroviaires et pointer du doigt la différence ou bien dire que le rail est moins cher que la voie maritime. La grande différence entre les deux options c'est que dans un cas, il n'est pas nécessaire de mettre deux fois le grain dans les silos à élévateurs et même, comme vous l'avez laissé entendre, même si cela ne s'est pas encore produit, de le nettoyer. C'est le genre de considération économique qui amène la Commission canadienne du blé à examiner le potentiel de l'acheminement direct par chemin de fer. Par conséquent, il y a lieu de se demander si les coûts de mise en silos et de transfert vont changer et peuvent changer, et dans quelle mesure ce changement influera sur la nature de ces deux options concurrentielles.

**M. Laporte:** Le président du port de Thunder Bay nous a dit l'autre jour que les trains-blocs acheminaient des marchandises en quantités considérables. La voie maritime pour sa part a des problèmes importants pour ce qui est du volume des marchandises qui peuvent y être transportées. À moins que la voie maritime ne procède à des changements radicaux, l'acheminement à Québec de quantités considérables de grains par chemin de fer nuirait gravement à son avenir. Il a dit qu'évidemment, une fois la voie maritime écartée, le CN aurait les coudées franches. D'après lui, la voie maritime deviendrait un autre canal Érié.

[Text]

**Ms Mielitz:** I'll put that in the best perspective I can, which is to say, look at our biggest customer. It's the Wheat Board on all of that. The Wheat Board had to look at not just the straight economics of every move, but also the implications, from a larger infrastructure perspective, of what they might be doing. Those questions might be more properly addressed to them. I cannot believe that it is in the interests of the Wheat Board to put the seaway in a position where it's reduced to the state you're talking about.

**Mr. Laporte:** The other thing is this whole concern that there have been unit trains that have moved on to the gulf. CSP Foods, out of Saskatoon, moved a trainload right to the gulf. A trainload of barley got sent to Seattle, and the Saskatchewan Wheat Pool has been saying that perhaps we should be doing more of that in the future. What are your thoughts on that?

**Ms Mielitz:** There is no question that U.S. routings could be quite competitive with Canadian routings, particularly in an environment where the method of payment changes.

• 1640

I guess there are two issues there. It comes back to this issue of efficiency. We'll be in a situation where, if we're not efficient, a large number of Canadian jobs will go to the United States. That has to be brokered off in the total equation that you're talking about in terms of Prairie livelihood and the sociology of the Prairies so that these kinds of things become bound up. I believe that Canadian ports and routes can continue to remain effective, but there is no question that in a post-method-of-payment world you would have more competition from those routes.

I think the other issue has to be, again, for the Wheat Board and others in the Canadian government, that there may well be a policy issue as to what degree they need to support Canadian infrastructure and Canadian routings.

**Mr. Laporte:** Let's talk about that method of payment. By getting rid of the method of payment, these American offices become very competitive. What are the factors that make it so?

**Ms Mielitz:** We'll use the relatively simple example of grain going from the prairie provinces to Thunder Bay and out the seaway, versus down to Minneapolis and down the Mississippi River. The fundamental differences is that right now the shipper is only paying one-third of the rail rate between the prairie provinces and Thunder Bay. When he pays the full rate, that changes the net cost to him of one route versus the other. Both the barge system and the transfer elevator system in the United States have tons of capacity. They're very hungry for business. It's a very competitive system.

[Translation]

**Mme Mielitz:** Je vais essayer de formuler ma réponse dans la meilleure perspective possible, c'est-à-dire en tenant compte de notre principal client, soit la Commission canadienne du blé. Lorsqu'elle adopte une ligne de conduite, la Commission doit tenir compte non seulement des critères strictement économiques, mais aussi des implications d'une infrastructure plus vaste. D'ailleurs, il serait préférable de poser ce genre de questions aux représentants de la Commission. Je ne peux pas croire qu'il soit dans l'intérêt de la Commission du blé de réduire la voie maritime au triste état que vous avez évoqué.

**M. Laporte:** On s'inquiète énormément du fait que des trains-blocs se soient rendus jusqu'au golfe. La société CSP Foods, de Saskatoon, a envoyé un train complet de marchandises jusqu'au golfe. Un autre train, rempli d'orge celui-là, s'est rendu à Seattle et des représentants du Saskatchewan Wheat Pool ont déclaré qu'il y aurait peut-être lieu de faire cela plus souvent à l'avenir. Qu'en pensez-vous?

**Mme Mielitz:** Il est indéniable que les lignes américaines pourraient livrer une rude concurrence aux lignes canadiennes, surtout particulièrement si le mode de paiement devait changer.

Je suppose que deux choses entrent en ligne de compte. On revient encore à cette question d'efficacité. Si nous ne sommes pas efficaces, un grand nombre d'emplois canadiens iront aux États-Unis. Cela doit être pris en considération dans l'équation totale qui englobe, comme vous dites, les moyens de subsistance et la sociologie des Prairies. Il faut que tous ces éléments soient liés les uns aux autres.

Je pense que les ports et les lignes canadiennes peuvent continuer d'être efficaces, mais il ne fait aucun doute que dans un monde où le mode de paiement aura changé, la concurrence qui s'y livrera sera plus féroce. En outre, je pense que la Commission canadienne du blé et d'autres intervenants du gouvernement du Canada doivent décider—et c'est une décision de politique—dans quelle mesure il est nécessaire d'appuyer l'infrastructure et les divers modes de transport canadien.

**M. Laporte:** Parlons du mode de paiement. En se débarrassant du mode de paiement, les bureaux américains sont devenus très concurrentiels. Quels facteurs expliquent cette situation?

**Mme Mielitz:** Prenons l'exemple relativement simple d'un chargement de grains allant des provinces des Prairies à Thunder Bay et empruntant ensuite la voie maritime, par rapport à l'acheminement vers Minneapolis et ensuite le fleuve Mississippi. La différence fondamentale tient au fait qu'à l'heure actuelle l'expéditeur ne paie qu'un tiers du tarif ferroviaire entre les provinces des Prairies et Thunder Bay. S'il doit payer le plein tarif, cela modifie le coût net que représente pour lui l'usage d'une ligne par rapport à l'autre. Aux États-Unis, les péniches et les élévateurs de transfert ont une capacité énorme et ils sont à l'affût de clients. C'est un système très concurrentiel.

[Texte]

**Mr. Laporte:** So there's a real problem. The seaway is not subsidized in the fashion that the Mississippi system is subsidized by the army corps down there. This is considered under GATT to be green. You talk about level playing fields. There isn't one when you're comparing the St. Lawrence Seaway system to the Mississippi system. That's also got to be a major factor in the cost, is it not?

**Ms Mielitz:** Absolutely.

**Mr. Laporte:** Let's talk about ports in general. What sorts of things can be done in both the Port of Vancouver and the Port of Thunder Bay as far as turnaround time for grain cars? I'm more familiar with Vancouver than I am with Thunder Bay, but I know there are some real problems with respect to the actual lines going into some of these ports.

There are certainly some problems in Vancouver with the one bridge that goes over to the CN line. Elevator companies have told me there are some problems with rail car turnaround. I'm talking about actually getting these cars moving around. In your point of view, are there some major problems that some increased efficiency could fix through some retracking or some redesigning of the tracking in both these ports?

**Ms Mielitz:** First, Thunder Bay is really a very efficient port. This is unlike Vancouver where there's a different infrastructure. There's difficult terrain and houses built up around and squeezed into rail infrastructure. The Port of Thunder Bay has a very clean and efficient way of moving grain through, and turnaround times are very good. I wouldn't necessarily want the comments to apply to Thunder Bay except in terms that the general concepts could actually even improve turnaround to some degree even further. My comments are going to be really more geared at Vancouver.

Changing infrastructure in Vancouver is a very difficult and expensive thing to do. There are major environmental concerns. There are major residential concerns as well as just simply the cost of infrastructure in a port such as that. What we've been working very hard on with the grain companies is to find what things you can do, before you have to spend capital, that can materially improve the throughput of the port. An area we are really focusing on right now is how we can better co-ordinate what comes out of the country and how we can group together the right cars in the country, or before it arrives at port, so that what we bring into that complex Port of Vancouver matches up with what a particular terminal we're serving really wants.

We're actually doing quite a bit of interesting work. One of the interim steps is that we're now stopping all of our grain trains in Kamloops before they arrive in Vancouver. We're marshalling them so that, for example, all the grain

[Traduction]

**M. Laporte:** C'est donc un réel problème. La voie maritime n'est pas subventionnée aussi généreusement que ne l'est le fleuve Mississippi par les corps d'armée qui y sont installés. D'ailleurs, le GATT considère cela écologique. Vous avez parlé d'égalité des chances. Or, les chances ne sont pas égales si l'on compare la voie maritime du Saint-Laurent au fleuve Mississippi. Cela doit certainement constituer un facteur important en matière de coûts, n'est-ce-pas?

**Mme Mielitz:** Absolument.

**M. Laporte:** Parlons des ports en général. Que peut-on faire pour améliorer le temps de rotation des wagons à grains au port de Vancouver et de Thunder Bay? Je connais mieux la situation à Vancouver qu'à Thunder Bay, mais je sais qu'il existe de sérieux problèmes en ce qui concerne les voies qui mènent vers ces ports.

Chose certaine, le pont qui enjambe la voie du CN à Vancouver est une source de problèmes. Des représentants de silos à élévateurs m'ont dit que le temps de rotation causait des problèmes. En fait, je parle du temps nécessaire pour que ces wagons puissent faire demi-tour et repartir. D'après vous, une plus grande efficacité nous permettrait-elle de résoudre ces problèmes d'importance? Pourrait-on modifier ou redessiner les voies d'accès à ces deux ports?

**Mme Mielitz:** Premièrement, le port de Thunder Bay est en fait un port très efficace, ce qui n'est malheureusement pas le cas de Vancouver où l'infrastructure est différente. À Vancouver, le terrain est difficile et il y a tout autour du port des lotissements immobiliers qui encerclent l'infrastructure ferroviaire. Pour sa part, le port de Thunder Bay réussit à acheminer les grains de façon efficace et efficiente et le temps de rotation est très bon. Je ne voudrais pas que l'on applique nécessairement les commentaires que je veux faire à Thunder Bay. Certes, une meilleure conception pourrait améliorer encore davantage le temps de rotation. En fait, mes commentaires seront surtout axés sur Vancouver.

Il serait très compliqué et très coûteux de modifier l'infrastructure du port de Vancouver. Une telle initiative suscite des préoccupations environnementales et résidentielles sérieuses qui s'ajoutent au coût de l'infrastructure dans un port comme celui-là. Nous avons collaboré étroitement avec les entreprises céréalières pour déterminer quelles mesures on pourrait prendre, avant d'immobiliser des capitaux, pour améliorer matériellement la capacité du port. À l'heure actuelle, nous nous attachons à trouver le moyen de mieux coordonner la production des régions rurales. Nous cherchons le moyen de regrouper ensemble les wagons correspondant en milieu rural ou avant l'arrivée au port, de sorte que le convoi qui entre dans le port très complexe de Vancouver réponde exactement aux besoins du terminal particulier qui est desservi.

En fait, nous faisons du travail très intéressant. L'une des mesures intermédiaires consiste maintenant à faire arrêter tous nos trains de grains à Kamloops avant leur arrivée à Vancouver. Nous les organisons de façon à ce que

[Text]

that must go to a specific terminal, such as the small grains that are not pooled, the rye and flax type of grains, are all put in one section. Another section is all canola. Another section is all wheat. Another section is all barley. When the train arrives in Vancouver, it is very easy to split it up into pieces. We're not doing a lot of the switching we used to do in Vancouver in that congested, complex port.

[Translation]

toutes les grains qui doivent passer par un terminal précis, notamment les petits grains qui ne sont pas réunies, le seigle et la graine de lin, se trouvent toute dans la même section. Dans une autre section, on traite le canola, dans une autre le blé et dans une autre encore l'orge. Lorsque le train arrive à Vancouver, il est très facile de découpler les wagons. Nous ne faisons pas autant d'aiguillage qu'auparavant dans le port très congestionné et très complexe de Vancouver.

• 1645

We are now trying to translate it back. Rather than doing that switching in Kamloops, how much can we actually pull off what we call a "train run" in the Prairies, a run where we go down and serve the elevators? How can we work with the Wheat Board so the orders coming off that train run match better with exactly what we know we are going to want at the other end?

Nous essayons maintenant de faire ce travail à rebours. Au lieu de procéder à cet aiguillage à Kamloops, nous essayons de tirer parti de ce que nous appelons «la tournée rurale» dans les Prairies, c'est-à-dire une tournée au cours de laquelle nous desservons les silos à élévateurs. On veut aussi savoir comment on pourrait s'arranger avec la Commission canadienne du blé pour que les commandes découlant de ces tournées rurales correspondent mieux aux attentes à l'autre bout de la ligne.

A lot of strides have been made. I think close to 50% of the trains now are directional; i.e., we know when they are pulled off the train run they are going to Vancouver. So we are reducing the switching we used to do. There are a number of steps like that by which, if we co-ordinate and co-operate among the different players, we can improve throughput. And we are improving.

Nous avons réalisé énormément de progrès. Je pense qu'à l'heure actuelle près de 50 p. 100 des trains sont dirigés, de sorte que nous savons que lorsqu'ils terminent leur tournée rurale ils se rendent à Vancouver. Ainsi, cela réduit le travail d'aiguillage par rapport à ce qui se faisait auparavant. Il y a un certain nombre de mesures du même genre, fondées sur la coordination et la collaboration des divers intervenants, qui peuvent améliorer la capacité, et cette capacité, nous l'améliorons.

**Mr. Fretz:** I want to go back to your answers about the Port of Churchill, that about 1% of shipments of grain go through the Port of Churchill. What have the figures been recently: growth, non-growth, or negative growth?

**M. Fretz:** Je voudrais revenir à vos réponses au sujet du port de Churchill. Vous avez dit qu'environ 1 p. 100 des expéditions de grains transitait par le port de Churchill. Que disent les chiffres les plus récents? La croissance est-elle stable, positive ou négative?

**Ms Mielitz:** Sales out through the Port of Churchill, and therefore volumes we have moved, have generally declined in the past 10 years from the 500,000, 600,000 range down to the 200,000 to 300,000 range. I am ballparking for you.

**Mme Mielitz:** À Churchill, les ventes, et par conséquent les volumes acheminés, ont connu un déclin depuis 10 ans, passant de 500,000 ou 600,000 tonnes à 200,000 à 300,000 tonnes. Ce sont évidemment des chiffres approximatifs.

**Mr. Fretz:** How many days or months or weeks a year is the Port of Churchill open?

**M. Fretz:** Combien de jours, de semaines ou de mois par année le port de Churchill est-il ouvert?

**Ms Mielitz:** It's open from the end of July till the middle of October.

**Mme Mielitz:** Il est ouvert de la fin de juillet jusqu'au milieu d'octobre.

**Mr. Fretz:** CN receives an extra subsidy for running your cars, your trains, up to the Port of Churchill.

**M. Fretz:** Le CN reçoit une subvention supplémentaire pour desservir par train le port de Churchill, n'est-ce pas?

**Ms Mielitz:** Yes.

**Mme Mielitz:** C'est exact.

**Mr. Fretz:** How would you compare the cost of running your trains to Churchill with the cost for Thunder Bay?

**M. Fretz:** Pouvez-vous nous dire ce qu'il vous en coûte, comparativement, pour desservir Churchill, par rapport à Thunder Bay?

**Ms Mielitz:** I can certainly compare it in factors. I'm not quite sure how to compare it in dollars.

**Mme Mielitz:** Je peux certainement faire une comparaison mettant en jeu certains facteurs, mais je ne suis pas certaine de pouvoir faire une comparaison financière.

**Mr. Fretz:** Not necessarily in dollars, but in percentages or by any method you choose.

**M. Fretz:** Je ne tiens pas à ce que cela soit exprimé en dollars. Vous pouvez choisir des pourcentages ou toute autre méthode qui vous convient.

[Texte]

**Ms Mielitz:** All I can do is explain to you the differences. We certainly could have figures, if you want, on those comparisons. It is everything from the fact that we have to have boxcars specially pulled out which we use only for the move to Churchill—

**Mr. Fretz:** Why is that?

**Ms Mielitz:** The roadbed to Churchill has some real issues with muskeg and permafrost and areas where actually the permafrost is thawing. Therefore the roadbed cannot take fully loaded, covered hopper cars, so we are still using the 40-foot boxcars we used to use for moving all grain.

**Mr. Fretz:** The cars you use on that line are not used elsewhere?

**Ms Mielitz:** That's right. It's just no longer efficient to use them elsewhere. In fact, in the Port of Vancouver the grain-handling union won't unload boxcars any longer. They will to some degree in Thunder Bay, but it's just not efficient for us to use them in the total system.

**Mr. Fretz:** So for eight or nine months of the year those cars are sitting, rusting.

**Ms Mielitz:** That's correct.

**Mr. Fretz:** I didn't allow you an opportunity to answer the question regarding that percentage or share of the cost between the two ports. I'm sorry. Carry on.

**Ms Mielitz:** About cost differential, the major issue would be that fleet: maintaining it, keeping it separate from the rest of the cars. When we talk about the efficiency of pulling grain off train runs, all of a sudden you have special cars that can go only to one port but that you have to manage through your system. Another significant cost element is simply the maintenance of that line. Because of its instability, considerably more maintenance has to be spent just to keep it in sufficient repair to run trains up there safely.

Those are the two major cost elements I would think of immediately, but I can't quantify right here and now.

**Mr. Fretz:** So there's the capital cost of the equipment, and then those costs of operation which rise dramatically because you can't fill the cars full, and the maintenance of an old line.

**Ms Mielitz:** That's right.

• 1650

**Mr. Fretz:** Do you know what the difference would be in kilometres or miles from Yorkton up to Churchill or to Thunder Bay?

**Ms Mielitz:** I don't have the mileages.

**Mr. Fretz:** You don't have a globe or an atlas in your purse, or anything like that?

[Traduction]

**Mme Mielitz:** Tout ce que je peux faire, c'est vous expliquer les différences entre les deux. Si vous le voulez, nous pouvons assurément vous fournir des chiffres comparatifs. Il y a toute une gamme de facteurs qui entrent en jeu, notamment le fait que nous devons sortir des hangars des wagons couverts spéciaux que nous utilisons uniquement pour desservir Churchill. . .

**M. Fretz:** Pourquoi?

**Mme Mielitz:** L'assiette de la route de Churchill fait face à des problèmes de muskeg et de pergélisol et, à certains endroits, même le pergélisol dégèle. Par conséquent, l'assiette de la voie ne peut accepter des wagons-trémies couverts chargés à plein. Par conséquent, nous avons encore recours aux wagons couverts de 40 pieds dont on se servait auparavant pour acheminer tous les grains.

**M. Fretz:** Les wagons que vous employez sur cette ligne ne servent pas ailleurs, alors?

**Mme Mielitz:** C'est exact. Il n'est pas efficient du tout de s'en servir ailleurs. En fait, dans le port de Vancouver, les débardeurs syndiqués ne veulent plus décharger plus les wagons couverts. Ils acceptent de le faire dans une certaine mesure à Thunder Bay, mais il n'est plus efficient du tout de se servir de ces wagons-là sur l'ensemble du réseau.

**M. Fretz:** Ainsi, pendant huit ou neuf mois par année, ces wagons restent là, à rouiller?

**Mme Mielitz:** C'est exact.

**M. Fretz:** Je ne vous ai pas donné l'occasion de répondre à ma question au sujet du pourcentage ou du partage des coûts entre les deux ports. Excusez-moi. Poursuivez.

**Mme Mielitz:** La différence de coûts s'explique surtout par l'entretien de ces wagons et la nécessité de les garder séparés des autres. Nous avons dit tout à l'heure qu'il était efficient d'aller chercher les grains en faisant des tournées rurales. Alors, tout à coup, on se retrouve avec des wagons spéciaux qui ne peuvent desservir qu'un seul port mais qu'il faut intégrer au système. Sur le plan des coûts, un autre élément important est l'entretien de cette ligne. En raison de son instabilité, il faut y consacrer davantage de travail d'entretien simplement pour la garder dans un état suffisamment bon pour permettre aux trains d'y rouler en toute sécurité.

Voilà donc deux éléments importants qui me viennent immédiatement à l'esprit, mais je ne peux les quantifier maintenant.

**M. Fretz:** Il y a donc le coût d'immobilisation de l'équipement, auquel s'ajoute le coût d'exploitation qui augmente sensiblement étant donné que vous ne pouvez charger les wagons à plein. Il y a encore l'entretien de la vieille ligne.

**Mme Mielitz:** C'est juste.

**M. Fretz:** Savez-vous quelle est la différence, en kilomètres ou en miles, de Yorkton à Churchill ou Thunder Bay?

**Mme Mielitz:** Je n'en sais rien.

**M. Fretz:** Vous n'avez pas de globe ou d'atlas dans votre sac à main?

[Text]

**Ms Mielitz:** I wish I had a calculator. It would be an easy statistic for us to get for you.

**Mr. Fretz:** I appreciate that information. That answers my question regarding the rolling stock—it couldn't be used elsewhere.

Coming back to the questions Mr. Keyes posed regarding coal and potash, I have some statistics on the millions of tonnes moved through the seaway. I have also compared coal and potash. Iron ore has dropped 90 shipments in the year 1990—not dramatically, but down some from 1989, about the same as it was in 1988. It is down a fair amount from 1980. Have you any idea what the future looks like for that commodity?

**Ms Mielitz:** Primarily the iron ore that is carried is coming from northern Quebec and coming entirely down by water to Hamilton and places like that.

**Mr. Fretz:** Oh, that's right, you're not involved in that.

**Ms Mielitz:** At one time there were moves we were involved in from iron ore mines in Ontario and other places, but there's virtually no iron ore left that rail participates in. I'm afraid I can't comment.

**Mr. Fretz:** That's fine. Thank you very much.

**Mr. Gustafson:** What percentage of grain is moved by producer cars or spot-loaded cars?

**Ms Mielitz:** Approximately 4%, as of the last crop year. I know it has increased since then, but we don't have the statistics for the new crop year. What our statistics would show us is that it may have increased another 20%.

**Mr. Gustafson:** Do you believe that is going to increase in the future?

**Ms Mielitz:** I should ask you that, rather than you asking me.

**Mr. Gustafson:** The saving is \$800 a car. That's quite a savings when you think of the price of grain, when you're talking \$2. I haven't found a grain company that is terribly excited about it, but I think there's going to be a lot more of it.

One of the problems I've had in the area I serve—for instance the new line, the Minton-Torquay line, which is a CPR line—the pool elevator took their elevator out at Oungre. They left the new siding—the rail is all heavy rail, all redone—but they took the switch off the siding. I have good pool members there who would have fought for their elevator who wanted to load producer cars, and the CPR is talking about taking out the siding.

I honestly think, if you're asking me, there will certainly be a move to more producer cars. I don't suppose that will speed up the system, though. You would probably be pulling in two or three cars at a time, or maybe one.

[Translation]

**Mme Mielitz:** Si j'avais une calculatrice, il me serait facile d'obtenir ces chiffres pour vous.

**M. Fretz:** Je voudrais bien les avoir. Voilà qui complète mes questions au sujet du matériel roulant. Vous me dites qu'on ne peut s'en servir ailleurs.

Pour en revenir aux questions qu'a posées M. Keyes au sujet du charbon et de la potasse, j'ai en main certaines statistiques sur les millions de tonnes acheminées par la voie maritime. J'ai aussi comparé le charbon et la potasse. En ce qui concerne le minerai de fer, on note qu'il y a eu 90 expéditions de moins en 1990, ce qui représente un légère baisse par rapport à 1989, mais à peu près la même chose qu'en 1988. Par contre, par rapport en 1980, cela représente un déclin marqué. Avez-vous une idée de ce que l'avenir réserve à ce minerai?

**Mme Mielitz:** Le minerai de fer en provenance du Nord du Québec est acheminé entièrement par voie d'eau jusqu'à Hamilton et d'autres villes semblables.

**M. Fretz:** C'est vrai. Le chemin de fer n'a rien à voir là-dedans.

**Mme Mielitz:** Il fut un temps où nous transportions du minerai de fer provenant de mines de l'Ontario et d'ailleurs, mais à l'heure actuelle, il n'y a pratiquement plus de minerai de fer transporté par chemin de fer. Je crains de ne pouvoir vous répondre.

**M. Fretz:** Ça va. Merci bien.

**M. Gustafson:** Quel pourcentage du grain est acheminé par des wagons dits de producteurs ou des wagons chargés sur place?

**Mme Mielitz:** À peu près 4 p. 100, à tout le moins pour la dernière campagne agricole. Je sais que ce pourcentage a augmenté depuis, mais nous n'avons pas les chiffres statistiques pour la nouvelle campagne agricole. D'après nos chiffres estimatifs, il y aurait une augmentation supplémentaire de 20 p. 100.

**M. Gustafson:** Pensez-vous que cela va augmenter à l'avenir?

**Mme Mielitz:** Ce serait plutôt à moi de vous poser la question.

**M. Gustafson:** Cela représente une économie de 800\$ par wagon, économie qui n'est pas négligeable quand on pense que le prix du grain est à 2\$. Je n'ai pas trouvé de compagnie céréalière qui manifeste un enthousiasme délirant, mais je crois que j'en trouverai bientôt quelques-unes.

Dans la région que je représente et où il y a une nouvelle ligne du CP, la ligne Minton-Torquay, nous avons un problème du fait que le syndicat a enlevé son élévateur à Oungre. On a laissé le nouveau raccordement—le rail est un rail lourd, entièrement refait, mais on a enlevé le dispositif d'aiguillage. Je connais un grand nombre de membres de syndicat là-bas qui auraient lutté pour le maintien de leur élévateur et qui voulaient charger des wagons de producteurs. Or, le CP envisage d'enlever leur raccordement.

Franchement, puisque vous me posez la question, je pense qu'il y aura assurément un accroissement du nombre de wagons de producteurs. Cela dit, je ne crois pas que cela accélérera le système. Il sera sans doute possible d'intégrer deux ou trois wagons à la fois, ou peut-être rien qu'un seul.

[Texte]

One of the complaints I'm getting is that it takes time to get a producer car. Naturally, you're going to pull into a terminal with 30 or 40 cars or whatever the number is before you're going to deliver one or two producer cars.

**Ms Mielitz:** It's an interesting development with producer cars. We're finding now that in certain areas the use of producer cars is sufficiently widespread that you have grain dealers, or even farmers themselves, doing it for their neighbours, where they are able to present us with significant blocks of cars, not just one or two cars.

Our concern comes back to the issue of whether we are adding cost to the system by increasing the number of delivery points and each delivery point having just a few cars. That is a concern. On the other hand, we recognize the farmer economics here and also the whole financial condition of farmers. We understand totally why they're doing it.

• 1655

**Mr. Gustafson:** This is true, particularly on a line where the elevators may have been removed, you're 25 miles from the next elevator and there's a siding sitting there empty. This has happened already, even on the major lines. They would not be conflicting with anybody's operations by loading a producer car on those kinds of lines.

Diversification is a very popular word on the Prairies. There are a lot of farmers who think they can survive by feeding beef and living on American prices, as opposed to growing wheat and trying to subsist on Third World prices for grain. In other words, American hamburger still brings pretty good money.

Diversification is something you must be studying, along with volume hauling. It is a fact that a lot more beef may be fed on the Prairies and there may be diversification to different crops. That will affect your transportation, as well as even the coal business, for instance.

One of the professors in Saskatoon expounded on the great mistake the NDP happened to be making in Saskatchewan with the AECL and the volume haul of coal. I'll just give you a short review of what he said.

For five years, electricity has been coming out of lignite coal at Estevan. You would have to fill a certain percentage of a skating rink with coal to get the volume to produce that electricity. By the year 2020, the world is going to need three times as much electricity as it's using now if people in the other parts of the world want the same privileges we have, with microwaves and so on. A little bundle of uranium will do the same thing, and Saskatchewan is the Saudi Arabia of

[Traduction]

L'une des plaintes que j'entends souvent, c'est qu'il faut du temps pour avoir un wagon de producteur. Naturellement, on préférera se présenter à un terminal avec 30 ou 40 wagons, quel que soit le chiffre, avant de livrer un ou deux wagons de producteurs.

**Mme Mielitz:** Pour ce qui est des wagons de producteurs, les choses prennent une tournure intéressante. On constate maintenant que dans certaines régions, l'usage des wagons de producteurs est suffisamment répandu que certains marchands de grains, ou même certains agriculteurs qui le font pour rendre service à leurs voisins, sont en mesure de nous envoyer des convois intéressants de wagons, et pas seulement un ou deux wagons.

Ce qu'il faut déterminer, c'est si nous rendons le système plus coûteux en augmentant le nombre de destinations de livraison, chaque destination ne desservant qu'une demi-douzaine de wagons. C'est cela qui nous préoccupe. Par ailleurs, nous sommes sensibles à l'intérêt économique et à la situation financière globale des agriculteurs. Nous comprenons parfaitement pourquoi ils font cela.

**M. Gustafson:** C'est une perspective intéressante, particulièrement sur une ligne où on a enlevé des élévateurs. Il peut arriver qu'on soit à 25 milles du plus proche élévateur et qu'il y ait un raccordement vide. Cela s'est déjà vu, même sur des lignes principales. Le fait de charger un wagon de producteur sur ces lignes ne nuirait à personne.

La diversification est un terme très en vogue dans les Prairies. Un grand nombre d'agriculteurs pensent qu'ils peuvent se tirer d'affaire en faisant l'élevage de bétail de boucherie, qu'ils peuvent vendre aux prix américains, au lieu de faire pousser du blé et d'essayer de subsister en n'en tirant que des prix du tiers monde. Autrement dit, la fricadelle à l'américaine demeure une bonne source de revenu.

Il faut étudier la diversification, tout autant que le transport volumique. C'est un fait que l'on pourrait élever et engraisser davantage de bétail de boucherie dans les Prairies et qu'il pourrait y avoir une diversification vers différentes récoltes. Une telle évolution aurait des incidences sur le transport ferroviaire, de même que pour le secteur houiller, par exemple.

L'un des professeurs de Saskatoon a expliqué en long et en large la grave erreur que faisait le gouvernement NPD en privilégiant l'EAEL et le transport volumique du charbon. Je vais vous résumer ce qu'il a dit.

Depuis cinq ans, Estevan tire son électricité du charbon de lignite. Il faudrait remplir de charbon un bonne partie d'une patinoire pour obtenir le tonnage nécessaire à la production de cette électricité. D'ici l'an 2020, le monde aura besoin de trois fois plus d'électricité qu'à l'heure actuelle si les habitants d'autres régions du monde veulent jouir des mêmes privilèges que nous, se servir de fours à micro-ondes et ainsi de suite. Une très petite quantité d'uranium

[Text]

North America. This means you're not going to be trucking a lot of coal and fly ash simply for the reason of volume alone. It would become impossible to deal with the demands of the future. You must have done a lot of study on that, as a railroad.

**Ms Mielitz:** You're talking about changing markets. It is really something we face not only in Saskatchewan but across the country. A lot of markets are changing with industrial restructuring and globalization.

One way to look at it is to simply say we're a railroad, so this is what we do and it's too bad we lost the market. The other is to ask how we can be creative and look differently at how we compete. That's certainly the kind of response we're planning in terms of the grain side of things, diversification and what will come out of it. It may be much harder for us to find a profitable way of competing, but I don't think it's impossible. I think some interesting opportunities may be coming up.

**Mr. Gustafson:** Do you think we'll ever see the day when grain, coal and different commodities are shipped by pipeline? There's a firm from China looking at the coal situation at Estevan. It's just a short movement, but it claims it can move coal in a pipeline without its ever touching the edge of the pipe. It uses some kind of pressure. Certainly a company like CN must be aware of these kinds of developments. You could ship many different commodities down the same tube.

We are talking about the St. Lawrence Seaway and about rail transportation. My own view is that many of these things are going to happen a lot quicker than we think. I'm no expert, but it's certainly going to change a lot of things.

• 1700

**Ms Mielitz:** I think the possibility of moving commodities such as grain or coal by pipeline has been around for a long period of time. As far as I'm aware, our research into it has never indicated that it would be cost-economic, primarily because you've got to keep that pipeline pumping all the time. That's a lot of volume of a homogeneous product going to one destination, which is a real challenge.

**Mr. Gustafson:** If there's one country in the world it may work in, it might be Canada, simply because of the vast distances we transport goods.

**Ms Mielitz:** I wouldn't want to speculate on the possibilities one way or the other. It's certainly the kind of thing that we would try to stay open to and not be blinded by an opportunity, particularly if it presented itself.

[Translation]

permettra d'arriver au même résultat, et la Saskatchewan sera alors l'Arabie saoudite de l'Amérique du Nord. Cela signifie qu'on ne va pas se mettre à transporter par camions des tonnes et des tonnes de charbon et de cendres volantes uniquement pour des raisons de volume. Il deviendrait impossible de répondre à la demande future. Vous avez dû effectuer énormément de recherches à ce sujet, en tant que société ferroviaire.

**Mme Mielitz:** Vous parlez de l'évolution des marchés, ce qui est un problème auquel doit faire face la Saskatchewan, de même que l'ensemble du pays. Un grand nombre de marchés se transforment à la suite d'une restructuration industrielle de la mondialisation.

Il y a deux façons de voir les choses. Premièrement, on peut se contenter de dire que nous sommes une société ferroviaire, que c'est là notre créneau et qu'il est regrettable d'avoir perdu un marché intéressant. Deuxièmement, on peut se demander comment faire preuve de créativité et envisager d'être concurrentiel différemment. Voilà assurément la réaction que nous planifions dans le secteur des grains, compte tenu de la diversification et de ses ramifications. Il serait peut-être plus difficile pour nous de trouver de nouveaux moyens d'être concurrentiels, mais je ne pense pas que cela soit impossible. À mon avis, d'intéressants débouchés pourraient fort bien s'offrir à nous.

**M. Gustafson:** Pensez-vous qu'un jour nous verrons des grains, du charbon et d'autres produits transportés par pipeline? Il y a en ce moment une société chinoise qui étudie la situation du charbon à Estevan. Cette société affirme qu'elle est en mesure de transporter du charbon dans un pipeline sans que le charbon touche les bords du pipeline. Évidemment, sur de courtes distances seulement. On se sert d'une sorte de pression. Chose certaine, une société comme le CN doit être au courant de ce genre d'innovation. On pourrait expédier divers produits par le même conduit.

Nous parlons de la voie maritime du Saint-Laurent et du transport ferroviaire. Pour ma part, je pense qu'un grand nombre de choses changeront plus rapidement que nous le pensons. Je ne suis pas un expert, mais ces innovations vont certainement changer un tas de choses.

**Mme Mielitz:** Cela fait assez longtemps, je crois, que l'on parle de transporter certains produits, comme les céréales ou le charbon, par pipeline. À ma connaissance, notre examen de la question n'a jamais indiqué que cette méthode serait économiquement avantageuse, essentiellement parce qu'il faut assurer le pompage continu. Il s'agit d'acheminer un énorme volume d'un produit homogène vers une destination; c'est un défi gigantesque.

**M. Gustafson:** Mais s'il est un pays où cela pourrait se réaliser, ce pourrait bien être le Canada, tout simplement parce qu'il s'agit de très grandes distances de transport.

**Mme Mielitz:** Je ne voudrais pas débattre le pour ou le contre de cette possibilité. C'est certainement le genre de chose au sujet duquel il faut garder l'esprit ouvert sans se laisser aveugler par une possibilité, surtout si elle se présente vraiment.

[Texte]

**Mr. Gustafson:** And you, no doubt, would be the company that would be doing it if it ever happened.

**Mr. Fretz:** Ship passengers that way too.

**Mr. Gustafson:** With no return trip.

**Some hon. members:** Oh, oh.

**Mr. Fretz:** Regarding the Port of Churchill and maintaining not just the rail line but also the rail car fleet, what is your best guesstimate of how long you can keep that boxcar fleet maintained and usable?

**Ms Mielitz:** Right now we're looking at 1996, and beyond 1996 is a real question mark.

**The Chairman:** Ms Mielitz, thank you very much for attending our committee meeting. We certainly appreciated the answers you gave and the information you provided to us. I think everybody would agree it was certainly worthwhile for our education. Mr. Todd, it was nice to see you again, and thank you for attending as well.

**Ms Mielitz:** You're most welcome.

**The Chairman:** We'll adjourn the meeting, and then have five minutes in camera.

*[Proceedings continue in camera]*

[Traduction]

**M. Gustafson:** Et vous seriez certainement l'entreprise qui réaliserait cela, le cas échéant.

**M. Fretz:** Et transporter les voyageurs comme cela aussi!

**M. Gustafson:** Allé simple, sans retour, alors!

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Fretz:** À l'égard du port de Churchill et du maintien non seulement de la voie ferrée mais aussi du parc de wagons, jusqu'à quand estimez-vous pouvoir conserver ces wagons-là en bon état de marche?

**Mme Mielitz:** Actuellement, nous pensons à 1996; après, c'est un gros point d'interrogation.

**Le président:** Madame Mielitz, nous vous remercions vivement d'avoir participé à cette séance. Nous vous sommes reconnaissants de vos réponses et des renseignements que vous nous avez communiqués. Je suis certain que nous pensons tous que cela a contribué à notre édification. Monsieur Todd, ce fut un plaisir de vous rencontrer à nouveau; tous les membres du comité vous remercient d'être revenu.

**Mme Mielitz:** Ce fut vraiment un plaisir pour moi.

**Le président:** La séance est levée. Nous allons maintenant nous réunir brièvement à huis clos.

*[Les délibérations se poursuivent à huis clos]*

[Last]

[Continued]

[Continued]

[Last]

M. Proulx: ...

... the ...

Des voix: Ouf!

M. Proulx: ...

... the ...

Mme Michèle Allard: ...

... the ...

Mme Michèle Allard: ...

... the ...

Mme Michèle Allard: ...

... the ...

M. Proulx: ...

... the ...

M. Proulx: ...

... the ...

[The deliberation is continuing 4 minutes]

[Proceeding continues in French]

... the ...

1701

... the ...

... the ...

M. Proulx: ...

... the ...

Mme Michèle Allard: ...

... the ...

MAIL POSTE

OH  
Postage paid  
Postmaster  
KIA 0S6  
Chapman

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le mercredi 20 mai 1992

Président: Ken Atkinson

Postage paid  
Postmaster  
KIA 0S6  
Chapman

Minutes of the Standing Committee on Transport

# St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la

# Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

In accordance to Standing Order 18(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 15, 1992 concerning the St. Lawrence Seaway.

WITNESSES

Dave Todd, vice-president, Alliance for Great Lakes

CONCERNANT:

Conformément à l'ordre 18(1) du Règlement et à l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 15 février 1992 concernant la voie maritime du Saint-Laurent.

PRÉSENTS:

Dave Todd, vice-président, Alliance pour les Grands Lacs

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-1992

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992

Approved and Printed by the Government of Canada

Approved and Printed by the Government of Canada

**MAIL  POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9  
Ottawa

*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

---

WITNESSES

*From Canadian National*

Sandi Mielitz, Assistant Vice-President, Grain and Grain  
Products;

Dave Todd, Vice-President, Government Affairs.

TÉMOINS

*Du Canadien National:*

Sandi Mielitz, vice-présidente adjointe, Produits céréaliers;

Dave Todd, vice-président, Affaires gouvernementales.

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Wednesday, May 20, 1992

Le mercredi 20 mai 1992

Chairperson: Ken Atkinson

Président: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the*

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

# St. Lawrence Seaway

# Voie maritime du Saint-Laurent

*of the Standing Committee on Transport*

*du Comité permanent des transports*

**RESPECTING:**

**CONCERNANT:**

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

**WITNESSES:**

**TÉMOINS:**

(See back cover)

(Voir à l'endos)

*Mrs. Turpin*

*Le greffier du Sous-comité*

*Clerk of the Sub-Committee*

*Mrs. Turpin*

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992

CHAMBRE DES COMMUNES  
SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

MAIL POSTE  
HOUSE OF COMMONS  
SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

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

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

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

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

WEDNESDAY, MAY 20, 1992

(5)

*[Text]*

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson, Stan Keyes.

*Other Members present:* Joe Comuzzi, John Harvard and Rod Laporte.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Canadian Merchant Service Guild:* Maury R. Sjoquist, President; Lawrence Dempsey, Secretary-Treasurer; and Pierre Boucher, Vice-President, Canadian Marine Pilots Association. *From the Canadian Shipowners Association:* Norman T. Hall, President; Jean-Paul Sirois, Director, Economic Research; and Neil Hunter, Director, Marine Operations and Regulations.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems.

Maury R. Sjoquist made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

Norman T. Hall made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

*Clerk of the Sub-Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MERCREDI 20 MAI 1992

(5)

*[Traduction]*

Le Sous-comité de la voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

*Autres députés présents:* Joe Comuzzi, John Harvard et Rod Laporte.

*Aussi présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la Guilde de la marine marchande du Canada:* Maury R. Sjoquist, président; Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier; Pierre Boucher, vice-président, Association des pilotes maritimes du Canada. *De l'Association des armateurs du Canada:* Norman T. Hall, président; Jean-Paul Sirois, directeur, Recherche en économie; Neil Hunter, directeur, Opérations et réglementation maritimes.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Maury R. Sjoquist fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Norman T. Hall fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 50, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Sous-comité*

Marc Toupin

[Text]

**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, May 20, 1992

• 1534

**The Chairman:** I see a quorum, so we can commence our meeting.

I welcome the Canadian Merchant Service Guild. Mr. Sjoquist, I welcome you back in front of a subcommittee of the transport committee. I know you've been in front of our committee before. Perhaps you can introduce the gentlemen with you. I also see that you have a brief that could you present to us.

**Mr. Maury R. Sjoquist (President, Canadian Merchant Service Guild):** Thank you, Chairman. I'd like to say, first of all, that we very much appreciate the opportunity to speak to you on this subject, which is very close to our hearts. With me is Captain Pierre Boucher, president of the Upper St. Lawrence River Pilots and vice-president of the Canadian Marine Pilots' Association. Lawrence Dempsey is the national secretary-treasurer of the Canadian Merchant Service Guild and secretary of the Canadian Marine Pilots' Association.

It's my understanding that the brief has been distributed to everybody here for some time. Depending on your wishes, Mr. Chairman, I'll either read it or I will just make some comments and initially go through who we are. I think that it's important to have everybody understand who we are and who we represent, as sometimes there is confusion. We represent both the pilots and the ships' officers. That sometimes leads to confusion.

• 1535

Is it your wish that I read the brief?

**The Chairman:** I don't think you have to read it. If you wish, we can always attach it to our minutes. But certainly some highlights of your brief would be appreciated and an explanation of the position of the Canadian Merchant Service Guild.

**Mr. Sjoquist:** We have a head office in Ottawa. Our organization is composed of two branches representing the vast majority of masters and mates, engineers, and marine pilots in Canada, comprising some 5,000 members. I would like to say that they are all employed at the moment, but at the moment about 20% of them are not employed.

We have over 40 collective agreements. These collective agreements include a national agreement covering ships' officers employed by four federal government departments, one of which is the Canadian Coast Guard.

The guild's collective agreement with the lake carriers covers the deck officers employed on the fleets of the Great Lakes, which include many tankers and chemical carriers. In addition to the deck officers, approximately 30% of the masters of the lake fleet are voluntary members of the guild or our affiliate organization, the Canadian Association of Masters and Chief Engineers.

[Translation]

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 20 mai 1992

**Le président:** Nous avons le quorum et nous pouvons donc commencer.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Guilde de la Marine marchande du Canada. Les membres du sous-comité du Comité des transports sont heureux de vous avoir à nouveau parmi eux, monsieur Sjoquist. Je sais que vous avez déjà comparu devant notre comité. Vous pourrez peut-être nous présenter vos collaborateurs. Je vois également que vous avez un mémoire à nous soumettre.

**M. Maury R. Sjoquist (président, Guilde de la Marine marchande du Canada):** Merci, monsieur le président. En premier lieu, j'aimerais dire que nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous pour discuter de cette question qui nous tient à coeur. Je suis accompagné aujourd'hui du capitaine Pierre Boucher, président des pilotes du haut St-Laurent et vice-président de l'Association des pilotes maritimes du Canada. Lawrence Dempsey est le secrétaire-trésorier national de la Guilde de la Marine marchande du Canada et secrétaire de l'Association des pilotes maritimes du Canada.

Je crois savoir que vous avez tous en main un exemplaire du mémoire depuis déjà un certain temps. Selon que vous le désirez, monsieur le président, je peux le lire ou faire simplement certaines observations après vous avoir présenté notre groupe. Il importe que tout le monde comprenne bien qui nous sommes et qui nous représentons, car il y a parfois confusion. Nous représentons à la fois les pilotes et les officiers de navires, ce qui prête parfois à confusion.

Souhaitez-vous que je lise le mémoire?

**Le président:** Je ne pense qu'il le faudrait. Si vous le désirez, nous pouvons l'imprimer en annexe à nos délibérations. Par contre, il serait utile que vous nous en rappeliez les faits saillants en nous expliquant la position de la Guilde de la Marine marchande du Canada.

**M. Sjoquist:** Notre siège social est situé à Ottawa. L'organisation se compose de deux divisions qui représentent la vaste majorité des capitaines, lieutenants, mécaniciens et pilotes maritimes du Canada, au nombre de 5,000 membres. Je tiens à ajouter qu'ils sont tous employés en général, mais à l'heure actuelle, environ 20 p. 100 d'entre eux ne le sont pas.

Nos membres sont régis par plus de 40 conventions collectives. Celles-ci comprennent une convention nationale à laquelle ressortissent les officiers de navires à l'emploi de quatre ministères fédéraux, dont la Garde côtière canadienne.

La convention collective intervenue entre la Guilde et l'Association des armateurs des Grands Lacs régit les officiers de pont employés au sein de la flotte des Grands Lacs, comprenant de nombreux pétroliers et navires transporteurs de produits chimiques. Outre les officiers de pont, environ 30 p. 100 des capitaines de la flotte des Grands Lacs sont membres volontaires de la Guilde ou d'une organisation affiliée, l'Association des capitaines et chefs mécaniciens du Canada.

[Texte]

[Traduction]

The Canadian Marine Pilots' Association is an entirely internal body within the guild structure, incorporated under the Canada Corporations Act. The entire membership of that organization are also guild members.

L'Association des pilotes maritimes du Canada est une instance interne de la Guilde, incorporée en vertu de la loi canadienne sur les corporations et tous ses membres sont également membres de la Guilde.

The Canadian Marine Pilots' Association has its head office in Ottawa and represents the majority of pilots in Canada; namely, all the pilots of the Atlantic Pilotage Authority; the pilots of the Port of Montreal and the lower St. Lawrence River of the Laurentian Pilotage Authority; the pilots of District 1 of the Great Lakes Pilotage Authority—and incidentally this is Captain Boucher's district, which is between Cornwall and Lake Ontario—and the Lake Ontario Pilots in that district; and the pilots on the west coast, all of them, both the Fraser River and coast pilots. The total membership is approximately 300.

Le siège social de l'Association des pilotes maritimes du Canada est situé à Ottawa et représente la majorité des pilotes canadiens, notamment les pilotes de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, du port de Montréal et du bas St-Laurent, de l'Administration de pilotage des Laurentides, de la circonscription 1 de l'Administration de pilotage des Grands lacs—soit dit en passant, c'est la circonscription du capitaine Boucher, qui se trouve entre Cornwall et le lac Ontario—les pilotes du lac Ontario rattachés à cette circonscription et, enfin, tous les pilotes de la côte ouest, tant ceux du fleuve Fraser que les pilotes côtiers. L'association compte à peu près 300 membres.

The Canadian Pilotage Act allows for pilots to be directly employed by the pilotage authorities as employees, as is the case with all pilots in the Great Lakes region. It allows for pilots to belong to individual corporations that contract their services to the authority. Within the membership of the association, just two groups, the B.C. Coast Pilots Corporation and the Lower St. Lawrence Pilots Corporation, are what they call entrepreneur pilots who contract their services, with all other pilots being employee status pilots, as I mentioned before, as is the case in the Great Lakes area. All other pilots in the country are represented, to my knowledge at least, by another organization, the Federation of the St. Lawrence River and Great Lakes Pilots, with whom we have a working relationship and a liaison.

La Loi canadienne sur le pilotage permet aux pilotes d'être employés directement par les administrations de pilotage à titre d'employés, à l'instar de l'ensemble des pilotes de la région des Grands lacs. Elle leur permet également d'être membres de corporations individuelles qui fournissent leurs services comme contractuels aux administrations de pilotage. Au sein de l'effectif de l'Association, deux groupes, la Corporation des pilotes de la côte de la Colombie-Britannique et la Corporation des pilotes du bas St-Laurent, sont formés de pilotes entrepreneurs qui travaillent à forfait. Comme je viens de le dire, tous les autres groupes de pilotes sont constitués d'employés tels les pilotes des Grands lacs. Tous les autres groupes sont représentés, à ma connaissance du moins, par un autre organisme, la Fédération des pilotes du St-Laurent et des Grands lacs, avec laquelle nous maintenons des relations de travail et des rapports.

As you can see in the brief, we are operating under the premise, and have been for some time, that there should be closer attention paid to the Great Lakes. There is no automatic exemption for ships in the Great Lakes, Canadians or anybody else, but it has the force of being an exemption. Our members, the deck officers and the masters in the Great Lakes, don't want to see a situation in which any kind of historical practice changes, and we also don't want to have any undue hindrance of the industry. We are concerned.

Comme vous pouvez le lire dans notre mémoire, nous partons, depuis un certain temps déjà, du principe qu'il faudrait se préoccuper davantage des Grands lacs. Il n'y a pas d'exemption automatique pour les navires qui naviguent dans les Grands lacs, qu'ils battent pavillon canadien ou autre, mais de fait, une telle exemption existe. Nos membres, les officiers de pont et les capitaines des Grands lacs, ne veulent pas que l'on modifie des pratiques reconnues de longue date et, de notre côté, nous ne voulons pas que l'on mette des bâtons dans les roues de l'industrie. Nous sommes inquiets.

Our thesis on this is there has not been the proper validation of the experience required of the mates and the captains in the Great Lakes region. We feel that was basically addressed by Ms Johanne Gauthier in her report. It is pretty obvious from our brief that we think the recommendations of Johanne Gauthier, without exception—and we credit her for that, although there were many aspects of her recommendations by which we weren't so enthralled... Basically, she did as complete a review under trying circumstances as could ever be done. She made recommendations—bearing in mind, I would add, that similar recommendations or considerations were made by Brander-

Voici notre position à cet égard. Il n'existe aucune méthode de validation de la capacité requise des lieutenants et des capitaines qui naviguent dans la région des Grands lacs. À notre avis, M<sup>me</sup> Johanne Gauthier a abordé cette question dans son rapport. Comme vous le constaterez à la lecture du nôtre, nous estimons que toutes les recommandations de Johanne Gauthier, sans exception—et nous lui en rendons hommage, même si bon nombre d'aspects de ses recommandations ne nous ont guère enthousiasmés... Dans l'ensemble elle a fait un examen aussi exhaustif que possible, dans des circonstances difficiles. Elle a recommandé—et j'ajoute à cet égard que ses

[Text]

Smith—that insofar as chemical carriers and oil tankers are concerned there should be some fairly strict validation in the form of pilot certificates in that region. Incidentally, that too would have a minimal effect on the industry.

• 1540

One of the facts of life that she didn't recognize was that the very contentious examination committee for pilot certificates in the Great Lakes contains a provision about which we have never been happy, and that is that there don't have to be any pilots on the board. Once you have two certificate holders, from then on, because the regulations allow for either two or three certificate holders to be on an examination committee, there is no requirement for pilots. We feel that's not really an onerous situation, when in fact the act requires an equivalency standard. In other words, the certificate has to be equivalent to the pilot licence, yet there aren't any pilots on the examining committee. So that in itself doesn't make us happy, and never has.

If you consider the historical practices in that region—and that's the only reason we make a compromise, I'll make that clear on it from our point of view—our organizations, as do all pilot organizations, support the Pilotage Act and the aims of the commission into pilotage when they put the Pilotage Act together. Obviously, at the time it was introduced, they had to take into account what the current practices were. They weren't going to put the industry in turmoil. Like most regulations and whatever that come into being, they take into account what's happening right now. They took it into account by in fact grandfathering the people on the Canadian ships.

In any event, that evolved, as we've fairly thoroughly explained, to the present, where in fact they just kept on, yearly or in periods of time, extending it and eventually more or less enshrining it in regulations. When the authority tried to amend the regulations in order further to put an onus on the industry to make sure that at least the people piloting had the correct amount of trips, there were massive objections of course—oddly enough, from both, for lack of a better word, sides, both the CSA and the pilots, obviously for opposite reasons. One was thinking that there weren't enough trips and the other that the requirement was too many trips. Well, I suppose to some degree we all reaped what we didn't necessarily want, because the minister had no choice but to appoint a commissioner under the regulatory process. He appointed Johanne Gauthier, and she did this very thorough, prolonged study and came up with the recommendations.

Since then, of course, nothing has happened, and I suppose that when we saw the criteria on your agenda, very visible to us was compulsory pilots on Canadian ships in the seaway and lakes. That's both an opportunity to speak to you

[Translation]

recommandations allaient dans le même sens que celles de la commission Brander Smith—que pour les navires transporteurs de produits chimiques et les pétroliers, il fallait exiger une validation assez stricte sous forme d'un certificat de pilotage s'appliquant à la région. Soit dit en passant, cette recommandation n'aurait également que des répercussions minimales sur l'industrie.

Il y a toutefois une réalité dont elle n'a pas tenu compte, à savoir, que les certificats de pilotage délivrés par le comité d'examen, d'ailleurs très controversé, aux pilotes des Grands lacs, renferme une disposition qui ne nous a jamais plu, en vertu de laquelle il n'est pas nécessaire d'avoir un pilote à bord. Désormais, dès qu'il y a deux titulaires de certificat et du fait que le règlement prévoit que deux ou trois titulaires peuvent former un comité d'examen, il n'est pas nécessaire d'avoir recours aux services de pilotes. À notre avis, ce n'est vraiment pas une situation pénible, puisque la loi exige une norme d'équivalence. Autrement dit, le certificat doit être équivalent à la licence de pilotage et pourtant, aucun pilote ne siège au comité d'examen. Cette situation, aujourd'hui comme hier, est donc loin de nous réjouir.

Si l'on tient compte des pratiques historiques dans cette région—c'est la seule raison pour laquelle nous faisons un compromis et je vais vous expliquer clairement notre avis sur ce point—nos associations, comme toutes les associations de pilotes, appuient la Loi sur le pilotage et les objectifs que poursuivait la commission au moment de l'élaboration de cette loi. De toute évidence, lorsque cette mesure a été proposée, il fallait tenir compte des pratiques de l'époque. Il n'était pas question de bouleverser entièrement l'industrie. Comme pour la majorité des règlements et de toutes les lois qu'on met en oeuvre, on tient compte de la situation qui prévaut. On l'a fait en prévoyant une clause des droits acquis pour les gens qui naviguaient sur des navires canadiens.

Quoi qu'il en soit, les choses ont évolué—comme nous l'avons expliqué en détail—et cette disposition est restée en vigueur, d'une année à l'autre ou au cours de périodes données où elle a été prolongée pour finir par être plus ou moins consacrée par les règlements. Lorsque l'administration a essayé de modifier les règlements en vue d'obliger l'industrie à s'assurer que les pilotes avaient au moins effectué suffisamment de voyages dans la région, elle s'est évidemment heurtée à d'énormes objections—de la part des deux parties en cause, si je puis dire, c'est-à-dire l'Association des armateurs canadiens et les pilotes, manifestement pour des raisons différentes. L'une estimait que le nombre de voyages exigés n'était pas suffisant et l'autre, que l'on en exigeait trop. Je suppose que, d'une certaine façon, nous avons récolté ce que nous ne souhaitions pas nécessairement, puisque le ministre s'est vu obligé de nommer un commissaire en vertu du processus de réglementation. Il a nommé Johanne Gauthier qui a effectué une étude exhaustive et de longue durée et a présenté ses recommandations.

Depuis lors, évidemment, rien ne s'est passé et je suppose que, lorsque nous avons pris connaissance du mandat de votre comité, il nous est apparu clairement qu'il s'agissait du pilotage obligatoire à bord des navires canadiens dans la

[Texte]

gentlemen about our thoughts on it and also an opportunity to ask—and bring to your attention—where the Johanne Gauthier report is. Where are her recommendations? We've been going on for a long period of time, and our understanding is that the industry's position is apparently that the status quo should remain forever. That being the case, it seriously doesn't consider her findings.

• 1545

Having said all that, you've had our brief for some time. We state in our summation that the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots' Association are most concerned about navigational safety in the waters of the Great Lakes Pilotage Authority, which includes all of the waters of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway.

We have similar interests and concerns with respect to the Laurentian Pilotage Authority and the St. Lawrence River between Montreal and Les Escoumins. I should interject here that is our only reference to the Laurentian region, which I understand isn't part of your study, but certainly from the point of view of the transport standing committee I think we would be naive not to think of the contentions in pilotage.

There's some relationship when people argue about what goes on in the Great Lakes versus what goes on in the Laurentian region. I don't think it's telling anybody any secret that the CSA is seriously attacking the pilotage in the Laurentian region from the point of view that the requirements in the Laurentian region, unlike the Great Lakes region that we're looking at here, go strictly by the provisions of the Pilotage Act, which require either a pilot licence or pilot certificates on shipping going through their waters.

We're dedicated to the principle of navigational safety, with special emphasis on the narrow, confined rivers, seaways, inlets and harbours of Canada. It has always been our position that strong regional pilotage regulations are essential to ensure this objective. When it comes to navigational safety and the environment, economics must be a lesser consideration.

Unfortunately, it is our contention that the motivation of the Canadian Shipowners Association is to reduce and eliminate pilots in every region in which its members operate, on solely economic grounds, thereby reducing cost, regardless of the potential detrimental effects on navigational safety and the environment.

The stakes are, now more than ever, too high to increase the risk of marine mishaps in our waters. One must only look at the very recent shipping disasters internationally, with the resulting staggering environmental toll caused by pollution, to comprehend fully the dire need to ensure navigational safety in all Canadian waters.

[Traduction]

Voie maritime et les Grands lacs. Cela nous a donné l'occasion de vous faire part de nos idées sur la question et aussi, de vous demander—et d'attirer votre attention là-dessus—où se trouve le rapport de Johanne Gauthier. Qu'est-il advenu de ses recommandations? Nous existons depuis longtemps et, d'après nos renseignements, l'industrie est d'avis qu'il faut maintenir indéfiniment le statu quo. C'est pourquoi elle ne prête guère attention aux conclusions de M<sup>me</sup> Gauthier.

Cela dit, vous avez notre mémoire en main depuis déjà un certain temps. Nous y déclarons que la Guilde de la Marine marchande du Canada et l'Association des pilotes maritimes s'inquiètent vivement au sujet de la sécurité de la navigation dans les eaux régies par l'Administration de pilotage des Grands lacs, ce qui comprend toutes les eaux des Grands lacs et de la Voie maritime du St-Laurent.

Nous avons les mêmes intérêts et préoccupations à l'égard de l'Administration de pilotage des Laurentides et du St-Laurent entre Montréal et les Escoumins. Je signale en passant que c'est la seule allusion que nous faisons à la région des Laurentides laquelle, si je ne m'abuse, n'est pas visée par votre étude, mais du point de vue du Comité permanent des transports, il serait naïf de notre part de ne pas signaler les questions litigieuses dans le domaine du pilotage.

Il existe un rapport entre les arguments que certains avancent au sujet de la situation dans les Grands lacs par opposition à celle de la région des Laurentides. Je ne pense pas dévoiler le moindre secret en disant que l'Association des armateurs s'attaque sérieusement au pilotage dans les Laurentides en alléguant que les conditions requises dans cette région, contrairement à celle des Grands lacs qui fait l'objet de votre étude, sont directement prévues par les dispositions de la Loi sur le pilotage aux termes de laquelle il faut ou bien un brevet ou un certificat de pilotage pour naviguer dans ses eaux.

La sécurité de la navigation nous tient à coeur et nous nous préoccupons tout particulièrement des fleuves étroits et encaissés, des voies maritimes, des raz de rivière et des ports du Canada. Nous avons toujours soutenu qu'une réglementation stricte visant le pilotage régional est essentielle à la réalisation de cet objectif. Lorsque la sécurité de la navigation et l'environnement sont en cause, les facteurs économiques doivent passer au second plan.

Malheureusement, nous soutenons que l'Association des armateurs du Canada cherche à réduire et supprimer les pilotes dans toutes les régions desservies par ses membres, pour des raisons purement économiques, ce qui lui permettra de réduire ses dépenses, sans se soucier des répercussions néfastes que cela risque d'avoir sur la sécurité de la navigation et sur l'environnement.

Plus que jamais, les enjeux sont trop élevés pour accroître le risque d'accidents maritimes dans nos eaux. Il suffit de voir les catastrophes maritimes récentes qui se sont produites dans le monde, et les conséquences effarantes qui se sont ensuivies sur l'environnement, à cause de la pollution, pour comprendre pleinement qu'il est indispensable d'assurer la sécurité de la navigation dans toutes les eaux canadiennes.

[Text]

We look upon your parliamentary subcommittee study of the Great Lakes seaway system as a welcome opportunity to examine the facts on pilotage in that region, and we thank you for the opportunity to appear before you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Sjoquist.

We have had the Laurentian Pilotage Authority appear before us, Mr. Sjoquist, and certainly that is one of the considerations of this subcommittee as well.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Mr. Sjoquist, welcome back to our committee. You mentioned you had 5,000 members in the association, 20% of whom weren't working, are not employed at the moment. Is there an overall cause for this high rate of unemployment?

**Mr. Sjoquist:** Yes. I guess one word, the economy. I should say that not always is the overall state of the Canadian economy reflected in the shipping industry. Many of us say, and I think Mr. Hall would say this too, that sometimes when the economy has been in recession things have been booming in the shipping industry. It's just relative to resource exports more than anything.

That goes for the tow boat industry. We have close to 1,000 members in B.C. The forest industry is in disarray on the west coast, suffering massive losses. You're well familiar, I'm sure, with the wheat situation, certainly not a lack of it, but the inability to ship it on the Great Lakes. Certainly the offshore development industry is kaput. We had several hundred members there not all that long ago, four or five years ago, and right now there are three vessels operating.

• 1550

With respect to the Arctic, I heard yesterday that NTCL at one time was employing a northern transportation company there on the Mackenzie River, which was employing 80 or 90 people, and is now down to employing next to nobody. They're down to 15 or 20 people now. Another company there, Arctic Transportation, is employing only one vessel. You add it all up and it comes to a considerable amount of members.

**Mr. Keyes:** If your group is open to the suggestion that pilots would not be necessary on the Great Lakes and that possibly ships' mates and ships' officers, through a more strenuous training regime, etc., would be able to pilot themselves through the Great Lakes, what kind of an impact would that have on employment for the members of your organization?

**Mr. Sjoquist:** None. As a matter of fact—

**Mr. Keyes:** No more pilots running on the Great Lakes?

**Mr. Sjoquist:** If there were no more pilots running on the Great Lakes? Primarily pilots do not pilot Canadian ships on the Great Lakes.

**Mr. Keyes:** What percentage of your work would be on the piloting of Canadian ships?

**Mr. Pierre Boucher (Member, Canadian Merchant Service Guild):** The percentage would be less than 1%.

[Translation]

Pour nous, l'étude sur la voie maritime des Grands lacs entreprise par votre sous-comité parlementaire nous donne une excellente occasion d'examiner la situation du pilotage dans cette région et nous vous remercions encore de nous avoir invités à témoigner devant vous.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Sjoquist.

Des représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides ont comparu devant nous, monsieur Sjoquist, et le sous-comité tient compte également de leur témoignage.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Je vous souhaite encore une fois la bienvenue à notre comité, monsieur Sjoquist. Vous avez dit que votre association compte 5,000 membres, dont 20 p. 100 sont sans emploi à l'heure actuelle. Existe-t-il une cause générale à l'origine de ce taux de chômage élevé?

**M. Sjoquist:** Oui. En un mot, l'économie. J'ajoute que la conjoncture économique globale au Canada ne se répercute pas toujours sur l'industrie de la navigation. Bon nombre d'entre nous disent, et je pense que M. Hall en conviendra, qu'à certaines périodes de récession économique, notre secteur a connu la prospérité. Tout dépend des exportations de matières premières.

Cela vaut aussi pour le remorquage. Nous avons près de 1,000 membres en Colombie-Britannique. L'industrie forestière est très précaire sur la côte ouest et elle enregistre des pertes considérables. Vous êtes certainement au courant du problème du blé, que nous produisons en grande quantité, mais qu'il est impossible d'expédier par les Grands lacs. Quant à l'exploitation des gisements extracôtiers, elle est totalement paralysée. Nous comptons plusieurs centaines de membres il y a quatre ou cinq ans, mais à l'heure actuelle, seuls trois navires sont exploités.

En ce qui concerne l'Arctique, j'ai entendu dire hier que la Société des transports du Nord limitée (STNL) exploitait, à un moment donné, une entreprise sur le Mackenzie qui employait 80 à 90 personnes, alors qu'elle n'a actuellement presque plus d'employés. Ses effectifs sont tombés à 15 ou 20 personnes. Une autre entreprise, l'Arctic Transportation Limited, n'exploite qu'un seul navire. Si l'on additionne le tout, on obtient un nombre important de membres.

**M. Keyes:** Si votre groupe est prêt à accepter l'idée que des pilotes ne seraient pas nécessaires sur les grands Lacs, c'est-à-dire que les capitaines et officiers pourraient suivre des cours de perfectionnement de manière à pouvoir piloter les navires sur les Grands lacs, quelles seraient les répercussions sur l'emploi dans votre organisme?

**M. Sjoquist:** Aucune. En fait. . .

**M. Keyes:** Il n'y aurait plus de pilotes sur les Grands lacs?

**M. Sjoquist:** S'il n'y avait plus de pilotes sur les Grands lacs? Je tiens d'abord à dire que les pilotes ne montent pas à bord des navires canadiens sur les Grands lacs.

**M. Keyes:** Quel pourcentage de votre travail se fait à bord de navires canadiens?

**M. Pierre Boucher (membre de la Guilde de la Marine marchande du Canada):** Ce pourcentage est inférieur à 1 p. 100.

[Texte]

**Mr. Keyes:** You mentioned Ms Gauthier's recommendations and the fact that the report is on some shelf collecting dust. From what I've gathered, and what you told me in separate statements, I get the idea it is the Canadian Shipowners' Association that is applying the pressure not to have Ms Gauthier's recommendations acted upon. Or is that an unfair assessment of your remarks?

**Mr. Sjoquist:** No, that may not be fair. I think overall that with government there is a tendency, particularly when economic times aren't good in places, not to sort of shake the boat. It is public. There are pressures from the Canadian Shipowners' Association to reduce... As Norman Hall said publicly, and I'm not trying to paraphrase him because it's just something he says all the time, he'd be happy if there were no pilots as far as his ships are concerned, anywhere.

Obviously that's their position. But I don't think it would be fair to say that solely because of the Canadian Shipowners' Association Joanne Gauthier's report hasn't been implemented, I guess there are all sorts of considerations by the government. The main point that I wish to make to you gentlemen is that I do not believe that if you instigate this substantially, the recommendations of the Johanne Gauthier report, it would have any great detrimental affect on either the lake carriers or my members working on them. I think it could be very compatible. It may be an inconvenience, that's what it really is.

Incidentally, since the Johanne Gauthier study was put out, all the companies immediately instigated better validation procedures, logs that they never had before where the ships' officers had to keep track of their trips. They were more or less preparing for the government coming down with some of these recommendations, because in the past, other than taking the company's word for it, there literally was no proof that the ships' officers had the trips at all.

**Mr. Keyes:** So Ms Gauthier's findings or revelations that relations between GLPA and the shipowners were terrible and that there was a great deal of mistrust were not misplaced comments at the time.

**Mr. Sjoquist:** That's right. They were not misplaced, no.

**Mr. Keyes:** How far has that relationship come along?

**Mr. Sjoquist:** I would sooner comment on the relationship that there is between pilots and the CSA that I represent than on somebody else's relationship. Just put it this way—I don't see anything has happened that would change that relationship to which she referred. Not a single thing has happened. There are exactly the same circumstances as when she made that comment in her report.

• 1555

From my understanding and that of the other parties to whom I spoke on the shipping side and whatever, she pretty well indicated to everybody that she was distressed and it substantially hindered her in her ability to properly study this,

[Traduction]

**M. Keyes:** Vous avez parlé des recommandations de M<sup>me</sup> Gauthier en disant qu'on avait jeté le rapport aux oubliettes. D'après ce que j'ai cru comprendre et ce que vous m'avez dit, l'Association des armateurs canadiens exerce des pressions pour qu'on ne donne pas suite aux recommandations de M<sup>me</sup> Gauthier. Est-ce que j'interprète mal vos propos?

**M. Sjoquist:** Non, ce n'est pas cela. Je pense que, dans l'ensemble, le gouvernement a tendance, en particulier en période de difficultés économiques, à ne pas provoquer des remous. Il est cependant de notoriété publique que l'Association des armateurs canadiens exerce des pressions pour qu'on réduise... Je n'essaie pas de paraphraser les propos de M. Norman Hall, mais il répète sans cesse publiquement qu'il serait heureux de ne plus voir de pilotes sur ses navires, où qu'ils soient.

C'est de toute évidence la position de son association. Il ne serait cependant pas juste d'affirmer, je pense, qu'on n'a pas fait suite aux recommandations de Johanne Gauthier, uniquement à cause de l'Association des armateurs canadiens, car je crois que le gouvernement a toute sorte de raisons pour ne pas les mettre en oeuvre. Je tiens simplement à vous signaler que si vous examinez bien ces recommandations, vous constaterez, à mon avis, qu'elles n'auraient pas des répercussions préjudiciables sur les transporteurs des Grands lacs ou sur mes membres qui travaillent à bord. Je pense qu'elles seraient très acceptables. Elles donneraient simplement lieu à quelques inconvénients.

Je vous signale en passant que, depuis la publication de l'étude de Johanne Gauthier, toutes les compagnies ont immédiatement institué de meilleures procédures de validation, et ont tenu, comme elles ne l'avaient jamais fait jusque là, un journal de bord où elles consignent tous les détails de chaque voyage. Elles se préparaient plus ou moins à l'adoption, par le gouvernement, de certaines de ces recommandations car, dans le passé, il n'y avait vraiment aucune preuve tangible du nombre de voyages effectués par les officiers des navires, sinon la parole des administrateurs de la compagnie.

**M. Keyes:** Par conséquent les conclusions ou les révélations de M<sup>me</sup> Gauthier sur l'état déplorable des relations entre l'Administration de pilotage des Grands lacs et les armateurs et la méfiance qui régnait entre eux, n'étaient pas déplacées à ce moment-là.

**M. Sjoquist:** C'est exact. Elles n'étaient pas en effet déplacées.

**M. Keyes:** À quel point en sont ces relations?

**M. Sjoquist:** Je préférerais plutôt commenter les relations entre les pilotes et l'Association des armateurs canadiens que je représente. Disons simplement que je n'ai rien vu qui aurait changé les relations dont M<sup>me</sup> Gauthier a parlé. Absolument rien ne s'est produit. Les circonstances sont exactement les mêmes qu'au moment où elle a rédigé ce commentaire dans son rapport.

D'après ce que j'ai cru comprendre et ce que d'autres gens du secteur du transport maritime pensent également, elle a dit à tout le monde qu'elle en était bouleversée au point où son aptitude à bien examiner la question en était

[Text]

because there was such a bad relationship. Obviously the pilots didn't agree with CSA, and to some degree, I guess, the CSA wasn't happy about the actions of the authority. I don't think anything has changed substantially since that time.

**Mr. Keyes:** Moving away from that area of questioning, do you have any figures on what the average levels of incident-free pilotage assignments in the GLPA and LPA areas were for the 1991 shipping season?

**Mr. Boucher:** Yes. For the last 15 years we've reported between 98% and 99% incident-free or accident-free transits for the Great Lakes.

**Mr. Keyes:** If an incident occurs—say you hit a bridge or the wall of a lock—while the ship is under the control or conduct of the pilot, is the pilot responsible for any negligence or error?

**Mr. Boucher:** The pilot always has a certain percentage of responsibility. However, the final blame, if you can call it a blame, if there is a blame, falls on the captain.

**Mr. Keyes:** I'm not sure of this, but when they're on deck and calling the shots, there's no recording of what goes on in that cabin and who's calling the shots at what time, is there? So it would be an incident-by-incident evaluation of who was calling the shot at the time the ship hit the wall or the bridge.

**Mr. Boucher:** Perhaps I should define to you what a pilot is according to the regulations. A pilot is simply an adviser to the captain or to the officer who happens to be on the bridge at the time. So theoretically what a pilot is supposed to do is relay the order to the captain in respect to his local knowledge and the captain is supposed to act upon that particular order. So, although in practice the pilot takes over the conduct of the ship, the pilot ultimately is not the one responsible. It is the master of the ship. In all circumstances, the master is always responsible for his ship.

**Mr. Keyes:** I am sorry about this grassroots type of questioning, but if the pilot is standing beside or in the cabin and he knows that they ought to be steering right, or starboard, a few more degrees and he passes that information on to the captain, and the captain takes that advice but the pilot was wrong, are you saying that even in that instance the pilot has only a percentage of responsibility in that matter, that he is partially responsible?

**Mr. Boucher:** That's a very difficult question to answer, because if such an incident happened, then the courts ultimately would decide where the responsibility falls. However, as I said before, the pilot is only the adviser to the captain—no more, no less.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Can I get you to take us through a tour of duty by the master of a vessel and the linkage with the pilot? Let's say that we've a grain boat leaving Thunder Bay and heading to Port Cartier. What kind of tour of duty will that master do throughout that journey? When does the pilot come on board, and what is the ongoing relationship between the pilot and the master, particularly when the master is not on the bridge?

[Translation]

sensiblement compromise. Il est évident que les pilotes n'étaient pas d'accord avec l'Association des armateurs canadiens et, dans une certaine mesure, cette association était mécontente, je suppose, des mesures prises par l'Administration. Je ne pense pas qu'il y ait eu des changements appréciables depuis.

**M. Keyes:** Changeons de sujet. Avez-vous les pourcentages des voyages de pilotes qui se sont déroulés sans incidents pendant la saison de navigation 1991, dans le secteur de l'Administration de pilotage des Grands lacs et dans celui de l'Administration de pilotage des Laurentides?

**M. Boucher:** Oui. Au cours des 15 dernières années, entre 98 et 99 p. 100 des voyages sur les Grands lacs ont été effectués sans incidents ou accidents.

**M. Keyes:** Si un incident se produit—disons qu'un navire heurte un pont ou la paroi d'une écluse—pendant que le navire est sous la direction du pilote, celui-ci est-il responsable de toute négligence ou erreur?

**M. Boucher:** Le pilote a toujours un certain degré de responsabilité. Cependant, le blâme ultime s'il en est et si l'on peut parler de blâme, est adressé au capitaine.

**M. Keyes:** Je n'en suis pas certain, mais je pense que lorsque les pilotes sont sur la passerelle et qu'ils donnent des ordres, on n'enregistre pas ce qui se passe et on ne précise pas qui donne les ordres et à quel moment, n'est-ce pas? Il faut donc faire une évaluation de chaque incident et déterminer qui donnait les ordres au moment où le navire a heurté la paroi d'une écluse ou un pont.

**M. Boucher:** Il faudrait peut-être que je définisse pour vous ce qu'est un pilote d'après les règlements. Un pilote est simplement un conseiller auprès du capitaine ou de l'officier de quart. En théorie donc, il est censé transmettre l'ordre au capitaine, en raison de sa connaissance des lieux, et le capitaine est supposé faire exécuter cet ordre. Par conséquent, bien qu'en pratique le pilote assume le commandement du navire, en fin de compte, ce n'est pas lui qui en est responsable. C'est le capitaine qui l'est en toutes circonstances.

**M. Keyes:** Je m'excuse de poser des questions aussi élémentaires, mais si le pilote se tient à côté du capitaine sur la passerelle et s'il sait qu'il devrait braquer à bâbord ou à tribord de quelques degrés de plus, qu'il transmet cette information au capitaine qui suit ce conseil, alors que le pilote a tort, êtes-vous en train de dire que, même dans ce cas, le pilote n'est qu'en partie responsable de ce qui arriverait?

**M. Boucher:** Il est très difficile de répondre à une telle question, parce que si pareil incident se produisait, ce serait ensuite aux tribunaux de décider en fin de compte à qui attribuer la responsabilité. Je répète cependant que le pilote n'est qu'un conseiller auprès du capitaine, ni plus, ni moins.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Pouvez-vous nous expliquer en détail tout ce que fait le capitaine d'un navire quand il est de service et ce qui se passe lorsqu'un pilote est à bord? Disons qu'un navire céréalier quitte Thunder Bay à destination de Port Cartier. En quoi consistera le travail du capitaine pendant tout ce voyage? Quand le pilote monte-t-il à bord et quelles sont les relations entre lui et le capitaine, en particulier lorsque celui-ci n'est pas sur la passerelle?

[Texte]

**Mr. Boucher:** Are you addressing this question to me?

**Mr. Angus:** To whomever is the most appropriate person to reply.

• 1600

What I am looking for is to give the committee a sense of part of the reason why a pilot is needed, the hours a master must put in as the person responsible for the safety of the vessel in transit from Thunder Bay to Port Cartier.

**Mr. Sjoquist:** Larry worked on those ships for years and knows the interrelationship in each area. They go through several pilotage districts, and there are different currents and a different guy on the bridge in each area.

**Mr. Lawrence Dempsey (Secretary-Treasurer, Canadian Merchant Service Guild):** That is a difficult question to answer. The master and the officers of the ship—a Canadian ship I am speaking of—would pilot the vessel from Thunder Bay to St. Lambert's lock, or St. Lambert, Quebec—Montreal. At that point a pilot comes aboard and pilots the vessel from St. Lambert's lock to Les Escoumins, Quebec.

As to specifics, the trip between Thunder Bay and the Welland Canal would probably take something in the neighbourhood of two and a half days. At the Welland Canal the master would take over, transit the vessel, command the vessel through the Welland Canal, which would take, depending on other traffic, a minimum of 8 hours, a maximum, nowadays, of around 12 hours.

**Mr. Angus:** From Thunder Bay to Welland he would be the officer in charge. There would be someone else at the helm and in control on a rotating basis.

**Mr. Dempsey:** There is always somebody else at the helm, when you refer to the helm as steering the ship.

The ship's officers would be responsible for the watch, that being three officers. The watches are broken into four-hour watches, twice daily. The master is in overall control or overall charge of the vessel at all times.

At the point at which they reach the Welland Canal, the master has physically been on the bridge for a period of time from Sault Ste. Marie to a place on Lake Huron called Detour. He then would have a rest period, depending on the weather, from Detour to Sarnia. At Sarnia he would take over again for approximately an 8- to 12-hour period of time to transit the St. Clair River and the Detroit River. Again, depending on the weather, the officers of the ship would take over on Lake Erie until they reached Port Colborne. The master would then take over, doing the Welland Canal. That could be, as I indicated, anywhere from 8 to 12 hours.

**Mr. Angus:** So how much time has he put in on the bridge in that two-and-a-half-day period?

**Mr. Dempsey:** In exceptionally good weather, he has probably done 8 hours in the Sioux River. He has done another 8 to 10 to 12 hours in Lake St. Clair and the St. Clair and Detroit Rivers, and that is to the point of reaching the Welland Canal.

[Traduction]

**M. Boucher:** Est-ce à moi que vous posez cette question?

**M. Angus:** Je la pose au témoin qui peut le mieux y répondre.

Je voudrais que vous expliquiez un peu aux membres du comité pourquoi la présence d'un pilote est nécessaire, c'est-à-dire le nombre d'heures durant lesquelles un capitaine doit être personnellement responsable de la sécurité du navire pendant le voyage de Thunder Bay à Port Cartier.

**M. Sjoquist:** Larry a navigué sur ces navires pendant des années et il sait ce qui se passe dans chaque secteur. Les navires traversent plusieurs districts de pilotage, les courants diffèrent d'une région à l'autre et un officier de quart différent est sur la passerelle dans chacun des secteurs.

**M. Lawrence Dempsey (secrétaire-trésorier, Guilde de la Marine marchande du Canada):** Il est difficile de répondre à une telle question. Le capitaine et les officiers du navire—je veux parler d'un navire canadien—piloteront le navire de Thunder Bay jusqu'à l'écluse de St-Lambert, au Québec—c'est-à-dire Montréal. À ce moment-là, un pilote monte à bord et dirige le navire de l'écluse de St-Lambert jusqu'à un endroit appelé les Escoumins, au Québec.

Le voyage entre Thunder Bay et le canal Welland prend probablement deux jours et demi environ. Au canal Welland, le capitaine assume le commandement du navire pour la traversée du canal qui dure de huit à douze heures de nos jours, selon l'importance du trafic maritime.

**M. Angus:** De Thunder Bay à Welland, il serait l'officier de quart. Quelqu'un d'autre tiendrait la barre et les officiers prendraient le commandement à tour de rôle.

**M. Dempsey:** Il y a toujours quelqu'un d'autre à la barre, si vous parlez du gouvernail du navire.

Les officiers, au nombre de trois, sont de quart à tour de rôle. Les quarts sont répartis en deux périodes de quatre heures chaque jour. Le capitaine exerce le commandement général du navire en tout temps.

Lorsque le navire arrive au canal Welland, le capitaine a déjà été présent sur la passerelle pendant toute la durée du voyage de Sault Ste-Marie jusqu'à un endroit appelé Detour sur le lac Huron. Il se repose alors entre Detour et Sarnia, si le temps le permet. À Sarnia, il reprend son service pendant les huit à douze heures qu'il faut pour passer la rivière St-Clair et la rivière Detroit. Là encore, selon le temps qu'il fait, les officiers prennent le commandement sur le lac Érié jusqu'à Port Colborne. C'est alors que le capitaine reprend son poste pour traverser le canal Welland. Comme je l'ai déjà dit, cette traversée dure de huit à douze heures.

**M. Angus:** Alors, combien de temps le capitaine a-t-il passé sur la passerelle durant ces deux jours et demi?

**M. Dempsey:** Quand le temps est exceptionnellement beau, il y passe probablement huit heures sur la rivière Sioux, huit, dix ou douze heures sur le lac St-Clair et sur les rivières St-Clair et Detroit, jusqu'au canal Welland.

[Text]

**Mr. Angus:** Plus another 8 to 10 hours there.

**Mr. Dempsey:** Depending again on traffic. Since traffic has been so light over the last few years, 8 hours is considered the norm. You would have to take in the type of vessel, the type of speed. Within a 12-hour period, they would be at Tibbetts Point, which is the beginning of the St. Lawrence Seaway.

Usually the first officer of the vessel would take over the pilotage of a Canadian vessel from Tibbetts Point to the Iroquois lock. And if there were fog of any kind or any kind of detrimental weather, the master would be on the bridge. And while it has been some time since I have actually sailed and done the job, I believe, Pierre, it is something in the neighbourhood of about eight hours from Tibbetts to Iroquois.

• 1605

**Mr. Boucher:** From Tibbetts to Iroquois it is six hours.

**Mr. Dempsey:** The master would take over at Iroquois. He would do the lockage from Iroquois to Eisenhower lock. There are two locks there, Eisenhower and Snell lock, the American locks. After that period of time was over the master would then get a rest period, again depending on the weather—I stress the weather, because if the weather is in any way inclement, he again has to be up. The officer of the watch would take over at Eisenhower until they reach a point at the Beauharnois locks.

The master of the vessel then takes over, does the lockages from Beauharnois to St. Lambert, at which time a seaway pilot joins the vessel at St. Lambert.

Pierre, you have to help me out.

**Mr. Boucher:** Beauharnois to St. Lambert, approximately six hours.

**Mr. Dempsey:** Another six hours.

**Mr. Angus:** Is it fair to say that the master does a shift, rests for a shift, does a shift, assuming that the weather is good?

**Mr. Dempsey:** Yes, assuming that the weather is good. In early spring you get heavy ice conditions. You also get fog conditions, and depending on the conditions of the fog, as to whether the vessel continues on its way or not, the master can be up for lengthy periods of time. I have seen that on many occasions.

**Mr. Angus:** Is it safe to say this another way: that in every 24-hour period, the master will be on the bridge for 16 of those hours under good conditions?

**Mr. Dempsey:** I would suggest that to be true, taking into consideration that normally the third officer of the watch is usually an officer who does not have the kind of experience that the second or the first officer would have.

The watch periods between 8 p.m. and 12 a.m., or between 2000 and 2400, and 8 a.m. and 12 p.m. are considered the master's watches, although the officer of the watch, the junior third mate, may be on watch, depending on his experience.

[Translation]

**M. Angus:** Il y passe encore huit à dix heures pour traverser le canal.

**M. Dempsey:** Tout dépend du nombre de navires qui s'y trouvent. Étant donné que le trafic maritime a été si faible au cours des dernières années, on considère qu'une période de huit heures est normale. Il faut aussi tenir compte du type de navire et de sa vitesse. En 12 heures, le navire parvient à Tibbetts Point où commence la Voie maritime du St-Laurent.

Habituellement, c'est le premier officier qui est chargé de piloter un navire canadien de Tibbetts Point jusqu'à l'écluse Iroquois. Et en cas de brouillard ou de mauvais temps, le capitaine reste sur la passerelle. Il y a déjà assez longtemps que je n'ai pas navigué, mais je crois, Pierre, qu'il faut environ huit heures pour aller de Tibbetts à Iroquois.

**M. Boucher:** Il faut six heures pour aller de Tibbetts à Iroquois.

**M. Dempsey:** Le capitaine prend la relève à Iroquois. Il passe les écluses d'Iroquois jusqu'à l'écluse Eisenhower. Il y a là-bas deux écluses américaines, les écluses Eisenhower et Show. Ensuite, le capitaine prend une période de repos, encore une fois si le temps le permet—je tiens à souligner cette question de temps, car s'il fait mauvais, il doit remonter sur la passerelle. L'officier de quart prend la relève à partir de l'écluse Eisenhower jusqu'aux écluses de Beauharnois.

Le capitaine reprend alors la direction du navire pour passer les écluses de Beauharnois jusqu'à St-Lambert et, à ce moment-là, un pilote de la Voie maritime monte à bord.

Vous devez m'aider, Pierre.

**M. Boucher:** Il faut environ six heures pour aller de Beauharnois jusqu'à St-Lambert.

**M. Dempsey:** Encore six heures de plus.

**M. Angus:** Est-il juste de dire que le capitaine fait un quart, se repose pendant un quart, puis reprend du service un autre quart, s'il fait beau?

**M. Dempsey:** Oui, s'il fait beau. Au début du printemps, il y a encore beaucoup de glace et, également, du brouillard. En cas de brouillard, selon que le navire poursuit sa route ou non, le capitaine peut être de service pendant de longues périodes. J'en ai été témoin à plusieurs reprises.

**M. Angus:** Peut-on dire que, dans de bonnes conditions, le capitaine passe 16 heures sur 24 sur la passerelle?

**M. Dempsey:** Je dirais que c'est vrai, étant donné que le troisième officier de quart n'a habituellement pas autant d'expérience que les deuxième et premier officiers.

On considère les quarts de 20 heures à minuit, ou de 20 heures à 24 heures, et de 8 heures à midi, comme étant ceux du capitaine, mais le troisième officier peut être en même temps officier de quart, selon son expérience.

[Texte]

**Mr. Angus:** So the pilot is on board at St. Lambert?

**Mr. Dempsey:** Yes, at the St. Lambert lock.

**Mr. Angus:** It is a sort of whisper into the ear of the master or the first officer during that time, advising the master where to travel. Right?

**Mr. Dempsey:** I should clarify that. Normally by the time the master reaches the St. Lambert lock, on the vessels that I sailed, the master was done in and ready for some rest. He turned over the navigation of the vessel to the pilot coming on board and to the officer of the watch.

**Mr. Angus:** Until such time as that ship was out of pilotage.

**Mr. Dempsey:** At the Les Escoumins pilot station.

**Mr. Angus:** Does the master return to be responsible for navigation at that point?

**Mr. Dempsey:** That is correct. He is always responsible for the navigation of a vessel. The masters all know the pilots whom they are dealing with after years and years and years of doing the job, and they know that they can trust the pilots to take their vessels from St. Lambert to Les Escoumins safely.

**Mr. Angus:** When the pilot gets on, what is the travel time between Thunder Bay and St. Lambert? How many days?

**Mr. Dempsey:** It takes two and a half days to the Welland Canal and another two days to the St. Lambert lock. I want to qualify that by saying that is has been some time since I have done that trip from Thunder Bay to St. Lambert lock and the traffic today is not the traffic it was when I was sailing. So it could be that they make it a bit faster today.

• 1610

**Mr. Angus:** Still, the master of the vessel has put in a lot of hours. Also, in a number of cases, those hours have been stressful hours because they've been in the rivers, they've been in the lockage, where decisions are crucial, in those four and a half days.

**Mr. Dempsey:** Not only that, every river—the St. Mary's River, the Detroit River, Lake St. Clair, the St. Clair River, Detroit River—all have speed limits and your vessel has to be on that speed limit. If it's 10 miles per hour, you must be at 10 miles per hour.

So there's the constant worry of navigating the vessel at its most economical speed, but also at a speed that's not going to break the speed limits.

**Mr. Angus:** Now, I would assume. . . On the way back, they've taken a load to Port Cartier and there's obviously some down time there. Coming back up the system, they've got a lot further to go, so they're much more alert. Is that a time when a pilot is less necessary than on the downward journey because of the fatigue factor?

**Mr. Dempsey:** No. Each of the officers of the vessel and the master recognize the work that's ahead of them when they reach a point in St. Lambert where they no longer have the assistance of a pilot. They know that's coming. They

[Traduction]

**M. Angus:** Le pilote monte donc à bord à St-Lambert?

**M. Dempsey:** Oui, à l'écluse de St-Lambert.

**M. Angus:** Il a alors pour fonction, si l'on peut dire, de chuchoter à l'oreille du capitaine ou du premier officier des conseils sur le cap à prendre. C'est bien cela?

**M. Dempsey:** Je dois vous expliquer une chose. Normalement, sur les navires à bord desquels j'ai navigué, une fois rendu à l'écluse de St-Lambert, le capitaine était épuisé et avait besoin de repos. Il confiait alors la direction du navire au pilote montant à bord et à l'officier de quart.

**M. Angus:** Jusqu'au moment où le navire quittait la zone de pilotage.

**M. Dempsey:** Jusqu'au poste de pilotage des Escoumins.

**M. Angus:** Le capitaine devient-il de nouveau responsable de la navigation à ce moment-là?

**M. Dempsey:** C'est exact. Il est cependant toujours responsable de la navigation. Les capitaines connaissent tous les pilotes avec qui ils travaillent année après année, et ils savent qu'ils peuvent leur faire confiance pour amener en toute sécurité leur navire de St-Lambert jusqu'aux Escoumins.

**M. Angus:** Quelle est la durée du voyage entre Thunder Bay et St-Lambert, c'est-à-dire depuis le moment où le pilote monte à bord? Combien de jours le voyage dure-t-il?

**M. Dempsey:** Il faut deux jours et demi pour atteindre le canal Welland et deux autres jours pour arriver à l'écluse de St-Lambert. Je tiens à préciser qu'il y a déjà longtemps que j'ai fait le voyage de Thunder Bay à l'écluse de St-Lambert et que le trafic maritime n'est plus ce qu'il était au moment où je naviguais. Il se pourrait donc que le voyage soit un peu plus court aujourd'hui.

**M. Angus:** Le capitaine du navire n'en travaille pas moins de très longues heures qui, dans certains cas, sont aussi très stressantes, parce qu'il faut naviguer des rivières et passer des écluses, ce qui signifie qu'il faut prendre des décisions cruciales pendant ces quatre jours et demi.

**M. Dempsey:** Il ne faut pas oublier non plus que des limites de vitesse sont fixées pour chaque rivière—la rivière St. Mary, la rivière Detroit, le lac St-Clair, la rivière St-Clair—et le navire doit respecter cette limite de vitesse. Si elle est fixée à dix milles à l'heure, le navire doit aller à cette vitesse là.

Par conséquent, en plus de l'inquiétude constante liée à la nécessité de naviguer à la vitesse la plus économique, il faut aussi veiller à ne pas dépasser les limites de vitesse.

**M. Angus:** Je suppose. . . Avant le retour, il y a évident une période d'arrêt à Port Cartier où l'on charge le navire. En remontant, il faut aller beaucoup plus loin et les officiers sont donc beaucoup plus alertes. Un pilote est-il alors moins nécessaire qu'il ne l'était lorsque le navire descendait, en raison de la fatigue qui entre en ligne de compte?

**M. Dempsey:** Non. Chacun des officiers du navire et le capitaine connaissent le travail qu'ils devront accomplir lorsqu'ils auront passé à St-Lambert, le point où ils n'auront plus l'aide d'un pilote. Ils savent que ce moment viendra

[Text]

know that's a constant and they know the fact that if the weather is such, they may have long periods of time on the bridge. So the period that the pilot's aboard is a welcomed period, at least in my experience with the masters and officers I sailed with.

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Thank you, gentlemen, for appearing.

So you have an idea where my questions are coming from, I'm a son of the soil, not the sea. Looking at your report, here, I have some real questions about what the solutions are.

You indicate here that when it comes to navigational safety and environment, economics must be a lesser consideration. Now, we all understand safety and we all recognize its importance.

A great percentage of the movement you have is grain. Now, you indicated that shipping is down. We just had a meeting with the representatives of the Canadian Wheat Board and the Grain Commission last week. They indicated to us that we have a record shipment of grain moving this year. A record shipment. If that is the case, why is the movement down in terms of shipping? What products are down that are not grain?

**Mr. Sjoquist:** I'll tell you, there is a gentlemen here, Mr. Hall, who's going to answer that with some expertise. We are told—that's all I can tell you, sir—that the problem is the inability financially to ship, having the bucks to pay for the grain we grow, and we plug up all our resources in the country.

I'm sure Norman will also tell you of a whole host of problems internally in Canada, which have led to the Great Lakes seaway system, and he does it very eloquently all over the country, and I hope somebody listens to him.

There is no question—and we would not profess to disagree in any way; we have a common interest with Canadian shipowners in the fact that our people work on these ships—anything that can be done to get cargoes of grain on them is fine.

• 1615

I would suggest further on this subject we're talking about that if you eliminated pilots...or perhaps I could go even further and say if all our people agreed under the collective agreement to work for half-pay, that still isn't going to get those ships running unless there are cargoes to put on them. In other words, somebody's going to pay for that grain. It's our position—and CSA obviously doesn't agree with us—that the 1%, 2%, 2.5% cost of pilotage in the system is not a make-or-break and is not going to put any cargoes on ships or make any more ships run, and none of my members are going to be more employed because of it.

[Translation]

sûrement et que le mauvais temps pourrait les obliger à rester de très longues heures sur la passerelle. La période pendant laquelle le pilote est à bord est donc la bienvenue, du moins c'était le cas pour les capitaines et les officiers avec qui j'ai navigué.

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Je vous remercie, messieurs, d'être venus.

Afin que vous compreniez dans quelle perspective je pose mes questions, je vous signale que je suis un fils de la terre et non de la mer. Quand je lis votre rapport, je me pose vraiment des questions quant aux solutions possibles.

Vous dites qu'en matière de sécurité de la navigation et d'environnement, on doit accorder moins d'importance à l'aspect économique. Nous comprenons tous ce qu'est la sécurité et l'importance qu'elle revêt.

Les céréales occupent une grande partie du mouvement des marchandises. Vous avez dit que le trafic maritime avait baissé. Nous venons de tenir, la semaine dernière, une réunion avec les représentants de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne des grains. Ils nous ont dit qu'on avait expédié une quantité record de céréales cette année. Sans précédent jusqu'ici. Si c'est bien le cas, pourquoi le trafic maritime a-t-il connu une baisse? Quels produits autres que les céréales accusent une diminution?

**M. Sjoquist:** Je vous dirai qu'il y a un autre témoin ici, M. Hall, qui pourra répondre à cette question en toute connaissance de cause. On nous a informés—et c'est tout ce que je peux vous dire, monsieur—que le problème résidait dans l'incapacité de payer le transport des marchandises, en plus de ce qu'il en coûte pour cultiver les céréales, et que nous consacrons toutes nos ressources au pays.

Je suis persuadé que Norman vous parlera également de toute une foule de problèmes internes qui ont engendré au Canada la situation actuelle dans le réseau de la Voie maritime et des Grands lacs, car il en parle de façon très éloquente dans tout le pays et j'espère que quelqu'un l'écouterà.

Il est certain—et je ne suis aucunement en désaccord avec les armateurs canadiens, car nous avons un intérêt commun, en ce sens que nos membres travaillent à bord de leurs navires—que nous sommes en faveur de toute mesure visant à faire, par leurs soins, nos cargaisons de céréales.

À ce sujet, j'ajoute que si l'on supprimait les pilotes... ou j'irais même plus loin en disant que si tous nos membres acceptaient, en vertu de la convention collective, de travailler pour un demi-salaire, cela ne changerait rien à la situation du trafic maritime, car sans cargaisons, il n'y a pas de navigation. Autrement dit, quelqu'un va payer ces céréales. À notre avis—et sur ce point, l'Association des armateurs n'est de toute évidence pas d'accord avec nous—le coût de 1 p. 100, 2 p. 100, 2,5 p. 100 que représente le pilotage dans cette région n'est pas un facteur déterminant et il n'influera pas sur le nombre de navires qui circulent ou sur les cargaisons, et aucun de mes membres ne trouvera davantage à l'employer pour cette raison.

[Texte]

**Mr. Gustafson:** The other answer that came to the committee in terms of the Canadian Wheat Board and the grain situation, of course, with the cost of shipping and the numbers. . . in fact, I asked the question. . . my numbers are that it takes about \$2.20 to ship a bushel of wheat, and the farmers last fall. . . we were getting \$2.09 a bushel for our grain; and that's just Thunder Bay, before it starts out into open water, with storage, elevating charges, transportation, and so on.

Getting back to the economics of it, and just to make a point on behalf of the farmers I represent, who have to ship their grain out to the world market. . . so you would have some understanding of what our people face. . . we have the highest accident rate of any industry going, including forestry, mining, and so on. . . is farming, in deaths and accidents. We've been told this. A lot of this comes because of pressure. They're under extreme pressure to produce. And really, when you look at the world market, there's not a lot to protect them. We're in a trade war in the world.

The other indication is that CIDA tells us the biggest market is the Third World, and it is going to continue to be.

I make these points just to indicate to you we're in this together. If we can't produce wheat and ship it out of the Prairies—and you know probably better than anybody else how those numbers are down for the St. Lawrence Seaway—there's not going to be an industry.

I would say if you compared the wages of your pilots with the wages farmers were getting, where the average income per farmer last year was \$6,500—and they've taken a cut in the price of wheat from \$5.65 in 1983 to \$2 and some odd cents—it's a pretty tough break. There are problems in the industry that are very. . . not to disregard in any way safety or environmental matters. I personally think there's more need for environmental direction in agriculture and on the farms than probably anywhere else. But if you don't have the equivalent dollars to do it, it can't be done.

I just lay that out as a balance to what governments are facing, certainly what agriculture is facing, and what you're facing in the transportation industry. It's a real challenge.

**Mr. Sjoquist:** Sir, if I represent pilots as well as you represent farmers, I'll be doing all right.

I didn't mean to indicate in my brief or anywhere else that we're oblivious of economics. Without the ships, we don't have jobs. It is a factor, and Mr. Brander-Smith for one has tried to bring forward the environmental and ecological dangers in assuring safety of navigation on the water. I guess we all know the *Exxon Valdez*. . . maybe that's the problem with farmers: they don't have this high visibility and they do, apparently, from what you're saying, have all these accidents

[Traduction]

**M. Gustafson:** L'autre réponse qu'a reçue le comité au sujet de la Commission canadienne du blé et du problème des céréales, compte tenu, évidemment du coût de l'expédition et des chiffres. . . en fait, j'ai posé la question. . . d'après mes chiffres, il en coûte 2,20\$ pour expédier un boisseau de blé et, l'automne dernier, les agriculteurs. . . nous touchions 2,09\$ le boisseau pour nos céréales. Et ce n'est que pour Thunder Bay, avant que les céréales ne soient expédiées par mer, auquel cas s'ajoutent des frais d'entreposage, d'élevateur, de transport et, ainsi de suite.

Pour en revenir aux aspects économiques, et pour défendre les agriculteurs que je représente qui doivent acheminer leurs céréales jusqu'aux marchés du monde entier. . . pour que vous compreniez bien dans quelle situation ils se trouvent. . . l'agriculture est le secteur qui connaît le plus fort taux d'accidents et de décès, même par rapport à l'industrie forestière ou minière et bien d'autres. C'est ce qu'on nous a dit. Tout cela est dû aux pressions extrêmes dont font l'objet les agriculteurs pour produire. En fait, lorsque l'on considère le marché mondial, il n'y a pas grand chose pour les protéger. Une guerre commerciale sévit partout dans le monde.

Par ailleurs, l'ACDI nous apprend que le plus grand marché est celui du Tiers monde et qu'il continuera d'en être ainsi.

Je signale tout cela pour vous faire comprendre que nous devons nous serrer les coudes. Si nous ne pouvons pas produire du blé et l'expédier à partir des Prairies—et vous savez sans doute mieux que quiconque que le volume des marchandises a diminué sur la Voie maritime du St-Laurent—notre industrie disparaîtra complètement.

Si l'on compare le salaire de vos pilotes à celui des agriculteurs, dont le revenu moyen par personne, l'an dernier, a été de 6,500\$—et ils ont accepté une baisse du prix du blé, lequel est passé de 5,65\$ en 1983 à 2\$ et des poussières—les choses ne sont pas faciles. Des problèmes graves touchent ce secteur. . . et il n'est pas question de négliger la sécurité ou les questions environnementales. Pour ma part, je pense qu'il faut appliquer une politique environnementale à l'agriculture et aux exploitations agricoles plus qu'à tout autre secteur. Mais si l'on ne dispose pas des fonds nécessaires à cette fin, c'est impossible.

Je vous explique tout cela pour vous donner une idée des problèmes auxquels se heurtent les gouvernements, la situation dans laquelle se trouve l'agriculture et les problèmes que vous connaissez dans l'industrie des transports. C'est un véritable défi.

**M. Sjoquist:** Monsieur, si je représente les pilotes aussi bien que vous, les agriculteurs, je m'en tirerai très bien.

Je n'ai pas dit dans mon mémoire ou ailleurs que nous faisons fi des facteurs économiques. Sans navires, nous n'avons pas d'emploi. C'est un facteur et M. Brander-Smith, de son côté, a essayé de signaler les risques pour l'écologie et l'environnement liés à la sécurité de la navigation. Nous avons tous entendu parler de l'accident de l'*Exxon Valdez*. C'est peut-être le problème avec les agriculteurs: malgré tous les accidents et toutes les difficultés qu'ils connaissent,

[Text]

and problems and the world doesn't know it. But it just takes one shipping disaster in the St. Lawrence River, on the seaway—just one—and I would suggest to you it will be on the front page of every paper in Canada.

**Mr. Gustafson:** Is there a different degree of piloting when it comes to piloting dangerous goods or products on the ships as opposed to, say, lumber or grain or something of that magnitude?

• 1620

**Mr. Sjoquist:** I guess we'd have to say so. I think that Johanne Gauthier's hypothesis was that this was the case, and she required a stricter validation on the chemical and oil carriers than on other cargos.

I would repeat—and Norm is sitting behind you—that we have no interest in hindering the industry. I'll say again that it is our belief that if the Johanne Gauthier report was introduced, then at the maximum it would be an inconvenience to the industry and some of my members. It certainly will not hinder the industry economically, because basically we're saying that the status quo should remain in the Great Lakes and seaway region.

**Mr. Gustafson:** As someone representing farmers, I believe it is important that we should have a good transportation system. There's no question about that. We recognize that. I just make these submissions today to indicate that we're in this together and to recognize that there are problems, all along the way, that are quite severe in terms of economics.

**Mr. Fretz (Erie):** I would like to pick up on the line of questioning Mr. Gustafson has, but maybe a little more particularly on the answer you gave Mr. Keyes. If I interpreted or heard you correctly, I think you said that the problem with the grain industry is the inability to ship through the seaway. Did you say that?

**Mr. Sjoquist:** Yes, but from the point of view that nothing is hindering its going through the seaway other than somebody to buy it and pay for it. I didn't mean that there are any navigational problems in the seaway.

**Mr. Fretz:** No problem with ships being available.

**Mr. Sjoquist:** No.

**Mr. Fretz:** That isn't what you meant. Thank you. I appreciate that.

**Mr. Sjoquist:** I guess all of us would like to have some problem with not being able to find ships. Maybe we could expand the fleet.

**Mr. Fretz:** When did pilots become necessary on the seaway?

**Mr. Sjoquist:** Long before I was around; I can assure you of that. For our purposes, we'll say that the world started with the Pilotage Act. Norman might say that his problems started with it.

**Mr. Fretz:** Because you're representing the pilots, let's go back to the Welland Ship Canal. Were pilots used on the Welland Ship Canal for Canadian carriers?

[Translation]

d'après ce que vous dites, le monde n'en entend pas parler, car cela se passe loin des yeux du public. Par contre, il suffit d'un accident de navigation dans le St-Laurent ou le long de la Voie maritime—un seul—et je peux vous dire qu'il fera la manchette de tous les journaux du Canada.

**M. Gustafson:** Le pilotage est-il différent pour les navires chargés de produits dangereux par opposition, disons, à du bois d'oeuvre, des céréales ou autres produits du même ordre?

**M. Sjoquist:** Oui, je pense. Johanne Gauthier était de cet avis et elle a exigé des certificats de validation plus stricts pour piloter les pétroliers et les navires transporteurs de produits chimiques que pour les autres cargos.

Je le répète—et Norm est assis derrière vous—nous n'avons aucune intention de mettre des bâtons dans les roues de l'industrie. Je le répète, nous sommes convaincus que si le rapport de Johanne Gauthier est mis en oeuvre, il aura des répercussions minimales sur l'industrie et sur certains des membres de notre association. Il ne paralysera en aucun cas l'industrie, car ce que nous disons, c'est que le statu quo doit être maintenu dans la région des Grands lacs et de la Voie maritime.

**M. Gustafson:** En tant que représentant des agriculteurs, il importe, selon moi, que nous disposions d'un bon système de transport. Cela ne fait aucun doute. Nous en sommes conscients. J'ai fait toutes ces observations aujourd'hui pour vous faire comprendre que nous sommes tous concernés par cette question et pour faire état des problèmes qui se posent en cours de route et qui ont des répercussions économiques assez dures.

**M. Fretz (Erie):** Je voudrais poursuivre dans la même veine que M. Gustafson, mais en m'attachant plus particulièrement à la réponse que vous avez donnée à M. Keyes. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, le problème de l'industrie céréalière est lié à l'impossibilité d'expédier les produits par la Voie maritime. Avez-vous bien dit cela?

**M. Sjoquist:** Oui, mais rien n'empêche ces expéditions; il faut simplement trouver un acheteur. Je n'ai pas dit qu'il y avait des problèmes de navigation dans la Voie maritime.

**M. Fretz:** Aucun problème non plus quant au nombre de navires disponibles.

**M. Sjoquist:** Non.

**M. Fretz:** Ce n'est pas ce que vous vouliez dire. Merci de cette précision.

**M. Sjoquist:** Nous aimerions tous beaucoup que le problème soit dû à la pénurie de navires. Nous pourrions peut-être accroître la flotte.

**M. Fretz:** Quand les pilotes sont-ils devenus nécessaires sur la Voie maritime?

**M. Sjoquist:** Bien avant mon arrivée. Je peux vous en donner l'assurance. En ce qui nous concerne, je dirais que tout a commencé avec l'adoption de la Loi sur le pilotage. Morman dira peut-être que cela a marqué le début de ses problèmes.

**M. Fretz:** Puisque vous représentez les pilotes, revenons-en au canal Welland. A-t-on eu recours à des pilotes pour les navires canadiens qui ont emprunté le canal Welland?

[Texte]

**Mr. Sjoquist:** When?

**Mr. Fretz:** That's my question. If so, when?

**Mr. Dempsey:** I was in the industry for 25 years, and I was never aware of pilots being used on Canadian ships, except that some Canadian shipping companies had ships registered offshore and they required pilots.

**Mr. Fretz:** Foreign registry. Let's go to the Laurentian area and the places you mentioned, St. Lambert. Do those ships, whether they're Canadian or foreign, require pilots?

**Mr. Sjoquist:** Correct.

**Mr. Fretz:** It doesn't matter how many times a ship has gone through? If I were the master of a ship and I had gone through there 12 times during a season and I had been a master of a ship for 30 years, would I still need a pilot?

**Mr. Sjoquist:** That's correct.

**Mr. Fretz:** Why would that be?

**Mr. Sjoquist:** Because that's the requirement, in point of fact, in every area, including the Great Lakes.

**Mr. Fretz:** Every area where?

**Mr. Sjoquist:** The history of the Great Lakes is that past practice was taken into account when the Pilotage Act was put into being, and it evolved into the current system, which in fact, although not literally, has the effect of being an exemption for Canadian ships.

That was never the case in the Laurentians. They always took pilots. As a matter of fact, there's a great history of pilotage in Quebec. Many families I think go back into the 1700s. At a lot of the conferences I've been at they've brought this up, and they're very proud of their history. Pilotage in Quebec has always been there. There haven't been ships—

**Mr. Fretz:** Yes, but because it's history that really doesn't give us the rationale for doing it today, does it? We used to fire locomotives with coal, but we don't do it any more. That's historical. So what is the rationale for having a pilot today? If we've got an experienced master of a Canadian ship who has sailed through those waters dozens of times in perhaps years, what is the reason for it? Is it to give you a job?

**Mr. Sjoquist:** No, it is not to give us a job. I would reverse it and say that if we are not going to pay attention to historical practices there wouldn't be an anomaly as there is in the Great Lakes, contrary to every other region of Canada where in fact they don't carry pilots on Canadian ships. We must live by what we have. We cannot at this time, and we are not attempting, and I don't think CSA thinks we are attempting to try to change anything in regard to the Great

[Traduction]

**M. Sjoquist:** À quel moment?

**M. Fretz:** C'est justement ma question. Si c'est le cas, à quel moment?

**M. Dempsey:** J'ai passé 25 ans dans l'industrie et, à ma connaissance, il n'y a jamais eu de pilotes sur les navires canadiens, si ce n'est pour certains navires appartenant à des compagnies de navigation canadiennes, mais qui étaient immatriculés à l'étranger et qui devaient donc recourir aux services d'un pilote.

**M. Fretz:** Des navires immatriculés à l'étranger. Passons maintenant à la région des Laurentides et aux endroits dont vous avez parlé, comme Saint-Lambert. Ces navires, qu'ils soient canadiens ou étrangers, ont-ils besoin de pilotes?

**M. Sjoquist:** C'est exact.

**M. Fretz:** Peu importe le nombre de voyages qu'a effectués un navire dans la région? Si j'étais capitaine d'un navire depuis 30 ans, et que j'avais fait 12 fois le même trajet pendant la saison, aurais-je tout de même besoin d'un pilote?

**M. Sjoquist:** Oui.

**M. Fretz:** Pour quelle raison?

**M. Sjoquist:** Parce que c'est une obligation dans toutes les régions, y compris les Grands lacs.

**M. Fretz:** Toutes les régions où?

**M. Sjoquist:** Si l'on se reporte à l'historique des Grands lacs, on constate que, lors de l'adoption de la Loi sur le pilotage, on a tenu compte des usages passés et on en est arrivé au système actuel où, en fait, pratiquement tous les navires canadiens sont exemptés.

Cela n'a jamais été le cas dans les Laurentides. Il y a toujours eu des pilotes. En fait, l'histoire du pilotage au Québec est très ancienne. Bon nombre de familles remontent aux années 1700, je crois. Il en a été question au cours de nombreuses conférences auxquelles j'ai assisté, et ces gens-là étaient très fiers de leur histoire. Le pilotage a toujours existé au Québec. Il n'y a pas eu de navires...

**M. Fretz:** Oui, mais les antécédents historiques ne justifient pas que l'exigence soit maintenue de nos jours, n'est-ce pas? Auparavant, nous utilisions des locomotives à charbon, mais ce n'est plus le cas. C'est du passé. Qu'est-ce qui justifie le recours à un pilote de nos jours? S'il y a à bord un capitaine canadien chevronné qui a fait le même trajet des douzaines de fois au cours de plusieurs années, pourquoi a-t-on besoin d'un pilote? Est-ce pour donner du travail à vos membres?

**M. Sjoquist:** Non, ce n'était pas pour nous donner plus de travail. Si on ne tenait pas compte des usages, il n'y aurait pas ce que l'on peut qualifier d'anomalie sur les Grands Lacs où, contrairement à toutes les autres régions du pays, les pilotes ne sont pas obligatoires sur les bateaux canadiens. Il faut accepter la réalité. Nous n'avons pas l'intention de changer quoi que ce soit au système en place dans les Grands Lacs et je ne pense pas que l'Association des armateurs

[Text]

Lakes and Canadian pilots. The argument that we are getting into on the question you are asking, sir, is relative to the other issue in the Laurentian pilotage area. The fact is that the Canadian Pilotage Act provided for Canadians or Canadian citizens who operate on Canadian ships to prove their competency in pilotage.

As I said in the brief, there is no requirement for certificated officers to give evidence whatsoever that they have any navigational abilities in an area. That is not what you are tested for on a certificate of competency. That is what pilotage is about. The Canadian Pilotage Act provides—and it is in the regulations of all the authorities—the procedure for pilotage certificates.

I realize, and you all realize that there is a bitter argument going on about the stringent requirements because the Canadian Pilotage Act requires an equivalency to the holder of a pilot licence for a pilot certificate. How this comes about is being contended, including the examination committees. There are even suggestions that examination committees should not have pilots on them.

We don't think the bar association would think very much of passing somebody to the bar without lawyers on the examination committee, and we don't think that you can have an equivalency for pilot licence without pilots on the examining committee.

**Mr. Fretz:** How many pilots are available for the seaway and the Great Lakes?

**Mr. Sjoquist:** How many in total?

**Mr. Fretz:** Yes, who are available.

**Mr. Sjoquist:** There are 70 in the Great Lakes and the seaway.

**Mr. Fretz:** And the seaway inclusive.

**Mr. Sjoquist:** Yes. That is excluding the Laurentian region. Just for the Great Lakes region, the seaway and the Great Lakes, there are 70.

**Mr. Fretz:** Then how many are there in the Laurentian region?

**Mr. Sjoquist:** It would be 74 in the lower St. Lawrence. Approximately 200.

**Mr. Fretz:** Two hundred there, or 200 in total?

**Mr. Sjoquist:** In total, in the Laurentian.

**Mr. Fretz:** What are the comparative figures for Canadian ships plying the Great Lakes today, say last year, or the last year that figures were given, compared with 10 years ago, or five years ago?

**Mr. Sjoquist:** I know Norman can answer that. It is substantially less. We have in our fleet that we have under collective agreements somewhere in the area now of 90 ships. What did we have at our height, Larry?

**Mr. Dempsey:** At one point I was looking after 188 Great Lakes ships.

**Mr. Sjoquist:** So it is about one-half of what we used to have.

**Mr. Fretz:** Half of it. Proportionally, what has happened to pilots? Have their numbers been cut in half?

[Translation]

canadiens dise le contraire. Ce que je disais s'appliquait plutôt au pilotage dans les Laurentides. Aux termes de la Loi canadienne sur le pilotage, les ressortissants canadiens qui naviguent sur des bâtiments canadiens doivent faire la preuve de leur aptitude dans le domaine du pilotage.

Ainsi que je l'ai dit dans mon mémoire, les officiers accrédités ne doivent pas quant à eux fournir la preuve de leur aptitude en ce qui concerne la navigation. Les modalités d'attribution de certificats de pilotage sont prévues dans les dispositions de la Loi canadienne sur le pilotage et sont reprises dans les règlements.

Les conditions très strictes prévues par la loi sont actuellement fort controversées, vous en êtes tous conscients, car aux termes de la Loi canadienne sur le pilotage, le titulaire d'une licence de pilotage doit avoir l'équivalence d'un certificat de pilotage. C'est ce qui est actuellement remis en question, y compris les comités d'examen. D'aucuns sont même allés jusqu'à dire que des pilotes ne devraient pas faire partie des comités d'examen.

Or, nous ne pensons pas que l'Association du Barreau accepterait que le comité chargé de la vérification des examens du Barreau ne comporte aucun avocat et nous ne voyons donc pas pourquoi le comité chargé d'attribuer les licences de pilote ne devrait pas comporter de pilotes.

**M. Fretz:** Combien y a-t-il de pilotes pour la voie maritime et les Grands Lacs?

**M. Sjoquist:** Vous voulez avoir le nombre total?

**M. Fretz:** Oui.

**M. Sjoquist:** Il y a 70 pilotes pour les Grands Lacs et la voie maritime.

**M. Fretz:** Y compris la voie maritime.

**M. Sjoquist:** C'est exact, mais ce chiffre exclut les Laurentides. Nous avons donc 70 pilotes pour les Grands Lacs et la voie maritime.

**M. Fretz:** Combien y en a-t-il pour les Laurentides?

**M. Sjoquist:** 74 pour le bas Saint-Laurent, soit 200 environ.

**M. Fretz:** Vous voulez dire 200 au total?

**M. Sjoquist:** Oui, au total dans les Laurentides.

**M. Fretz:** Comment ces chiffres ont-ils évolué depuis cinq ou dix ans?

**M. Sjoquist:** Norman peut répondre à cette question. Les nombres ont fort diminué. Nous avons actuellement 90 navires assujettis aux dispositions des conventions collectives. Combien y en avait-il à la belle époque, Larry?

**M. Dempsey:** Il fut un temps où je m'occupais de 188 navires circulant dans les Grands Lacs.

**M. Sjoquist:** Donc, les chiffres sont tombés de moitié.

**M. Fretz:** Est-ce que le nombre de pilotes a également diminué de moitié?

[Texte]

**Mr. Sjoquist:** Drastically.

**Mr. Fretz:** Cut proportionately?

**Mr. Sjoquist:** Maybe more than proportionately. What have we got? I can think of one group alone, his group, and when I started negotiating for them 14 years ago there were 20 pilots. What are there now—seven or eight?

**Mr. Boucher:** There are seven, compared to 20, 10 years ago.

**Mr. Fretz:** You indicated that we have had pilots because of history. Would you agree that years ago, in the years that you mentioned, we didn't have the sophisticated equipment we have today? Or is that irrelevant?

**Mr. Sjoquist:** No, nothing is irrelevant when it comes to navigation, certainly the aids to navigation, the technology and what not to aid the officer in his navigation. Pretty well every port ruling that I know of considers all these matters as aids to navigation, and not taking the place of a navigator. Sure. I wouldn't argue that whatsoever.

You can also argue that the ships are bigger, they have more power, they go faster, and a lot of other things.

**The Chairman:** Mr. Sjoquist, Mr. Dempsey and Mr. Boucher, thank you very much for attending here today. Thank you for your brief and thank you for answering the questions.

**Mr. Sjoquist:** Thank you all for the hearing. We appreciate it.

• 1630

**The Chairman:** Mr. Hall from the Canadian Shipowners Association is here.

Mr. Hall, welcome once again to a committee of the transport committee. Perhaps you could introduce your colleagues with you at the table and then make a presentation of around 10 minutes. Then I'm sure there will be plenty of questions for you.

**Mr. Norman T. Hall (President, Canadian Shipowners Association):** It's a pleasure to be back. Maybe if we meet a few more times, we'll finally make progress and get some decisions made.

Today I have with me Mr. Jean-Paul Sirois, director of economic research and marketing for the Canadian Shipowners Association, and Mr. Neil Hunter, director of marine operations and regulations for the Canadian Shipowners Association.

Both of these gentlemen are relatively new. The pressure has been so much lately that one guy has taken an early retirement and another changed careers. That may tell you something about what's going on in the industry.

I did not prepare a written brief. I think you know enough about our industry generally, and I'd rather have more time for questions, in any event. But very briefly for anyone who is new to this group, the Canadian Shipowners Association, *l'Association des armateurs du Canada*, was founded in 1903 as Dominion Marine Association. We changed the name a few years ago.

[Traduction]

**M. Sjoquist:** On a enregistré une baisse très importante.

**M. Fretz:** Mais cette baisse est-elle proportionnelle?

**M. Sjoquist:** Je dirais même plus que proportionnelle. Ainsi, lorsque nous avons emtamé les négociations pour son groupe il y a 14 ans, il y avait 20 pilotes alors que de nos jours, il n'en reste plus que sept ou huit.

**M. Boucher:** Il en reste sept contre 20 il y a dix ans.

**M. Fretz:** Vous nous avez expliqué que les pilotes répondent en quelque sorte à une tradition. Mais à cette époque, les bateaux n'étaient pas équipés de toutes sortes d'instruments sophistiqués, ce qui doit quand même compter.

**M. Sjoquist:** C'est évident, les aides à la navigation jouent un rôle très important. Cependant, d'après les règlements portuaires, ces aides à la navigation ne remplacent pas pour autant le capitaine.

Mais il ne faut pas oublier par ailleurs que les navires sont devenus plus gros, plus puissants, qu'ils se déplacent plus rapidement, etc.

**Le président:** Je tiens à remercier MM. Sjoquist, Dempsey et Boucher de leur mémoire et de leur témoignage.

**M. Sjoquist:** C'est nous qui vous remercions.

**Le président:** C'est maintenant au tour de M. Hall, président de l'Association des armateurs du Canada.

Nous vous souhaitons à nouveau la bienvenue au Comité des transports. Je vous demanderais de bien vouloir nous présenter vos collègues, après quoi vous disposerez de dix minutes pour votre déclaration.

**M. Norman T. Hall (président, Association des armateurs du Canada):** Je suis toujours heureux de comparaître devant le comité. À force de discuter, on parviendra peut-être à prendre certaines décisions.

Je vous présente M. Jean-Paul Sirois, directeur de la recherche économique et de la commercialisation de l'Association des armateurs du Canada, ainsi que M. Neil Hunter, directeur des opérations maritimes et de la réglementation de notre association.

Cela ne fait pas très longtemps que ces deux personnes travaillent pour nous, car le travail est si difficile ces temps-ci qu'un de nos collaborateurs a décidé de prendre une retraite anticipée tandis qu'un autre a trouvé un emploi ailleurs. Cela vous donne peut-être une idée des tensions que nous vivons actuellement.

Je n'ai pas de mémoire écrite. Vous êtes je crois suffisamment au courant de ce qui se passe dans notre secteur et je préfère laisser davantage de temps pour les questions. Qu'il me suffise donc de vous dire que l'Association des armateurs du Canada ou, en anglais, la «Canadian Shipowners Association» a été fondée en 1903 sous le nom de «Dominion Marine Association», cette appellation ayant été changée il y a quelques années à peine.

[Text]

At the moment there are 13 member companies in the association. I'm not sure where Maury and Larry get their number of 90 ships. I'm showing 119 ships. Maybe some aren't unionized, I'm not quite sure. Of the 119 ships we're showing, 12 have since been flagged out because of the lack of trade within the Great Lakes system. Ten years ago, the fleet consisted of 161 ships.

To give you an idea of volumes, in 1991 our numbers show we moved 74 million tonnes, which is pretty low. The year before we had 77 million tonnes. In the early 1980s, we were averaging in the range of 86 to 90 million tonnes. So it's dropped a good 10 million tonnes in 10 years.

We've dealt with a lot of issues over the past year. The one I guess that's front and centre right now is pilotage, particularly on the St. Lawrence River.

I was at a meeting in Montreal this morning, to try to see what can be done to make the port of Montreal more competitive. There were some pilots there and it was suggested they piloted Jacques Cartier up the St. Lawrence to Montreal 350 years ago. That's what we're celebrating now. So I'm not quite sure who was here first, the pilot or Jacques Cartier.

Cost recovery was an issue. It's not dead yet, we know that, but at least it seems to be dormant for the moment.

There's a question of tanker safety. There was some discussion on that and we're prepared to discuss it, if you wish.

Substance abuse was another area that came up. As was mentioned earlier, the world turned upside down when the *Exxon Valdez* incident happened. Everything changed overnight. Some of it was over-reaction, in our humble opinion.

Another big issue for us is the whole business of the examination going on currently with respect to the Western Grain Transportation Act. That's very important to us. We have formed another coalition called FACTS, Fair Access to the Canadian Transportation System. I think we have papers to distribute on that.

This is just to ensure you gentlemen are aware there is another spout besides Vancouver and Prince Rupert. There is an eastern spout that doesn't get that much attention these days.

**A witness:** It does from some of us.

**Mr. Hall:** Good. So I'm not offending anybody, the Churchill spout is also there.

• 1635

In any event, we are very, very concerned. We know there are discussions. We know transportation talks took place over this past winter, where 138 communities were visited. I attended a couple just to get the flavour and see what it was all about. We know a meeting of provincial and federal agriculture ministers is coming up in early January to try to come up with something a little more decisive on where they want to go on method of payment, for example.

There's no question the grain thing is of importance to us. We have been making it very clear in the FACS bulletin: don't forget we're here and it's paid for, and there's a lot of capacity in the east. The west is plugged and the Wheat

[Translation]

Nous avons actuellement 13 membres. Je ne sais pas d'où Maury et Larry ont sorti le chiffre de 90 bateaux car d'après mes listes, il y en a 119. Peut-être que certains ne sont pas membres. Quoi qu'il en soit, sur ces 119 bateaux, 12 ont abandonné la navigation, faute de travail sur les Grands Lacs. Il y a dix ans, la flotte comptait 161 bâtiments.

En 1991, nous avons transporté 74 millions de tonnes de marchandises, ce qui n'est pas beaucoup. L'année d'avant, nous avons transporté 77 millions de tonnes alors qu'au début des années 80, la moyenne variait de 86 à 90 millions de tonnes, soit une baisse d'au moins 10 millions de tonnes en 10 ans.

Toute une série de questions ont été à l'ordre du jour cette année, mais c'est sans aucun doute celle du pilotage, sur le Saint-Laurent en particulier, qui a occupé la vedette.

J'ai justement assisté ce matin même à une réunion qui a eu lieu à Montréal et dont l'objet était d'améliorer la compétitivité du port de Montréal. Comme nous célébrons justement le 350<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal, quelqu'un a fait remarquer que ce sont peut-être les pilotes qui ont dirigé Jacques Cartier sur le Saint-Laurent il y a trois siècles et demi. Allez donc savoir qui des pilotes ou de Jacques Cartier est arrivé le premier.

On a parlé entre autres du recouvrement des frais, même si cette question a quelque peu perdu de son actualité.

Il a également été question de la sécurité des pétroliers, et nous pourrions en traiter ici si vous le désirez.

On a également parlé de la toxicomanie. L'accident de l'*Exxon Valdez* a tout mis sans dessus dessous, dans certains cas de façon tout à fait exagérée, à notre avis.

Nous attachons également beaucoup d'importance à l'étude actuellement en cours sur la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. À cet égard, nous avons constitué une nouvelle coalition intitulée «Fair Access to the Canadian Transportation System» (FACTS), au sujet de laquelle nous allons vous remettre des documents.

Tout ceci pour vous dire qu'outre Vancouver et Prince Rupert, nous nous intéressons également à ce qui se passe dans l'Est du pays même si on n'en parle pas tellement ces jours-ci.

**Un témoin:** Mais nous nous y intéressons.

**M. Hall:** Tant mieux. Il faut donc également tenir compte de ce qui se passe à Churchill.

Quoi qu'il en soit, tous ces problèmes nous préoccupent au plus haut point. Nous savons que des discussions ont eu lieu tout au cours de l'hiver dernier et que l'on s'est rendu dans 138 agglomérations. J'ai moi-même assisté à deux de ces réunions pour me faire une idée de la façon dont elles se déroulent. Les ministres de l'Agriculture fédéral et provinciaux doivent se réunir au début du mois de janvier pour essayer de se mettre d'accord sur les modalités de paiement entre autres.

La question des transports de céréales est bien entendu d'une importance capitale. Ainsi que nous l'expliquons dans le bulletin de notre nouvelle coalition, il ne faudrait surtout pas oublier les capacités de transport existant à l'Est, même

[Texte]

[Traduction]

Board... and I don't blame the Wheat Board. It's their job to produce the best results for the producer, and I accept that. But when I start hearing talks of expanding the west coast and I look at what happened to the investment in Prince Rupert, where no dividends have been paid and no interest has been paid, but the partners are now showing a higher investment in that particular elevator, I say, all right, if you want to build another one, I hope it's built on proper economic terms. Otherwise, it's a subsidy.

si l'Office national du blé fait de la promotion pour l'Ouest, ce qui est normal, je suppose, car son but est bien entendu de rentabiliser au mieux les producteurs de l'Ouest. Ce qui n'empêche que lorsque j'entends parler de l'extension des installations de l'Ouest, surtout compte tenu de ce qui s'est passé à Prince Rupert, où on n'a pas eu à verser de dividendes ni d'intérêts sur les capitaux utilisés pour la construction des nouveaux silos, je me dis que si on décide de construire d'autres silos, il faut que ce soit dans des conditions financières normales, sans quoi cela revient à les subventionner.

We are also pleased the government saw fit last year to introduce international shipping corporations. The idea of that was a tax measure that would permit Canadian companies that were gradually flagging out more and more ships because of the lack of trade in the St. Lawrence to remain in Canada and not set up offshore bases. It would keep the shore expertise here. That was our concern.

Nous nous félicitons par ailleurs de ce que le gouvernement ait créé des sociétés internationales de navigation, cette mesure fiscale permettant aux sociétés canadiennes qui sont obligées de retirer de plus en plus de navires de la navigation en raison de la baisse des activités sur le Saint-Laurent de rester au Canada plutôt que de s'expatrier.

At the same time Vancouver, of course, was quite interested in seeing what might be done to encourage the Hong Kong shipowners and others who are looking at finding a new home by 1997 to settle in Vancouver. There has been some movement, but I think the people are still a little leary about just how Revenue Canada's going to interpret some of the rules and regulations. So it hasn't moved as fast as it might otherwise have.

Au même moment, Vancouver cherchait à attirer les armateurs de Hong Kong et d'ailleurs qui étaient à la recherche d'un nouveau port d'attache pour 1997. Des progrès ont été enregistrés même si on se méfie de la façon dont certains règlements seront interprétés par Revenu Canada, si bien que les choses ne sont pas allées aussi rapidement que l'on aurait pu l'espérer.

We have also been involved with Transport Canada and External Affairs on the North American free trade talks. We're quite interested in those talks. We tried before, as you know, with the CUSTA talks, but unfortunately the Americans lobbied very hard to keep marine out and they succeeded. All indications are they still don't want marine in, and I don't think it's going to be, especially in an election year in the United States. So we're not sure where it's going. The Mexicans are quite interested, but we have some reservations about a bilateral with Mexico. We'd like to see something that includes all three countries.

Nous avons également été en contact avec Transports Canada et les Affaires extérieures au sujet de l'Accord Nord-Américain de libre-échange, car ces négociations nous intéressent vivement. Nous avons déjà essayé de participer au moment des négociations avec les États-Unis, mais ces derniers ont fait pression pour exclure les transports maritimes et ils y ont réussi. Ils n'ont pas changé d'avis à ce sujet et en cette année d'élection présidentielle, je ne m'attends guère à des changements. Les Mexicains sont intéressés, mais nous avons des réserves quant à un accord bilatéral avec le Mexique. Nous préférierions un accord entre les trois pays d'Amérique du Nord.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hall.

**Le président:** Merci, monsieur Hall.

**Mr. Keyes:** Gentlemen, welcome. Thank you, Mr. Hall, for appearing before us.

**M. Keyes:** Je voudrais saluer nos témoins. Merci, monsieur Hall, de comparaître devant le Comité.

I want to get away from what you presented to the committee in your statement and move on to the jurisdiction of the Laurentian Pilotage Authority. Just over a month ago CSA announced its intention to withhold payment of the pilotage invoices for services provided under the jurisdiction of the LPA. What is the current status of that situation?

Je voudrais passer immédiatement à l'Administration de pilotage des Laurentides. Il y a un peu plus d'un mois, l'Association des armateurs du Canada a fait savoir qu'elle n'allait pas régler les factures de pilotage pour les services relevant de la compétence de l'Administration de pilotage des Laurentides. Où en est la question en ce moment?

**Mr. Hall:** It's at a standstill at the moment.

**M. Hall:** Au point mort.

**Mr. Keyes:** All right. We were told by officials the CSA was going to have 30 days before the full force of the law was going to be brought down to bear on you. What do you think that means: full force of the law?

**M. Keyes:** On nous a expliqué que l'Association des armateurs disposait de 30 jours pour régler ses factures, après quoi on lui appliquerait toutes les dispositions de la loi. Qu'est-ce que cela signifie à votre avis?

**Mr. Hall:** I'd be interested in finding out. I don't know.

**M. Hall:** Je me le demande bien.

I'll very quickly go over that. On April 16 we announced—and I think you all have copies of the press announcement, so I don't want to repeat old news—that we were completely frustrated with the lack of attention being

Vous avez tous reçu une copie de notre communiqué du 16 avril dernier dans lequel nous faisons valoir que malgré toutes les promesses faites au sujet du pilotage sur le Saint-Laurent par les six ministres qui se sont succédé en sept ans,

[Text]

given to the whole question of pilotage within the St. Lawrence River. We had been promised for the last...well, I've been on this job since 1985, and every minister—and we've had 6 in 7 years, now; that's not a bad track record—has promised us something, and then just as we're getting to the point of getting something done, he's transferred. So you have to give the new minister time to get to know what the issues are and get to know the file. Fine. Just as we get that part clarified, then it's contract time with the pilots again and we don't want to offend the pilots. So again we ignore the problem. This had been going on till we finally got fed up. We figured there was a window of opportunity here. At the moment, we don't anticipate a change of ministers. Maybe that will happen later on this year, but I don't know. But last January, no. That's step one.

• 1640

Step two, there are no negotiations due until next year with the pilots. There's a new chairman in place who has been there for a year now, or almost a year. So we thought the time had come to press forward. Any discussion we had was fruitless, so the board, in utter frustration, decided to take this action, which, you must say, is a bit unusual for people such as ourselves to hold in effect a tax revolt, which I guess is what it is. We announced that we weren't going to pay any bills.

**Mr. Keyes:** But you had what seemed to be a grievance with the minister on trying to bring forward your agenda. The frustration was with the minister, but it seems as though it's being taken out on the pilots.

**Mr. Hall:** The minister is ultimately responsible. We have to deal with the Laurentian Pilotage Authority, and they weren't moving. With all due respect to the officers who run that authority, I think they are intimidated by the pilots, and so is everyone else. The pilots, over the years, seem to have built up pretty strong political clout on the St. Lawrence River. And every time it's negotiation time—and the contracts expire in mid-summer—they manage to stall until November, December when there is a great big grain rush. Everybody wants the grain to move and nobody wants a strike. And you have the ocean ships that have to use pilots, such as CAST containers and others, who also get very uptight about it. The next thing you know, we cave in. Ottawa caves in, or somebody caves in, and we get these big fat increases; and we have a problem. We thought that the only way we could do it would be to show that we are concerned, that if we withheld, if we put economic restraint on the authority, maybe that would get some attention up here.

**Mr. Keyes:** We've heard prior witnesses give us evidence on, for lack of a better word, the trickiness of plying the waters of the St. Lawrence Seaway. It's narrow, it's parts are dredged, there's other traffic to consider, there is potential for accident. If an accident occurred, it could be of huge proportions. It could be of environmental proportions that we don't even want to think about. For all these reasons the pilots are there.

What is it the CSA has on its mind to say that we could do with masters or first officers plying those waters?

[Translation]

la question est toujours au point mort. En effet, chaque fois que le dossier semble sur le point d'avancer, le titulaire du portefeuille est muté et il faut de nouveau repartir à zéro. Puis, quand les choses sont sur le point de bouger, il faut renouveler les contrats avec les pilotes qu'il ne faut surtout pas vexer. Si bien qu'on ne s'attaque jamais au problème. Nous avons fini par en avoir plein le dos. C'était une occasion à saisir, car il semble que le ministre va garder son portefeuille pendant un certain temps, même si on ne sait toujours pas ce qui va arriver plus tard dans le courant de l'année.

Par ailleurs, les négociations avec les pilotes ne commencent que d'ici un an. Il y a un nouveau président depuis près d'un an; nous avons donc décidé que c'était le moment de foncer. Mais comme les discussions n'ont abouti à rien, nous avons décidé d'opter pour la grève des impôts, ce qui pour une organisation comme la nôtre peut paraître bizarre. Nous avons donc fait savoir que désormais, les factures resteraient impayées.

**M. Keyes:** Mais vous sembliez vouloir imposer votre programme au ministre. En somme, les pilotes sont pénalisés, alors que c'est le ministre qui fait la sourde oreille.

**M. Hall:** C'est le ministre qui est responsable en dernier ressort. L'Administration de pilotage des Laurentides nous opposait une fin de non-recevoir. J'ai l'impression que les dirigeants de l'administration, comme tout le monde d'ailleurs, se laissent intimider par les pilotes. En effet, les pilotes ont réussi à se constituer au fil des ans une solide base politique sur le Saint-Laurent. Chaque fois qu'on entame la négociation des conventions collectives qui expirent au milieu de l'été, ils réussissent à faire traîner les choses jusqu'en novembre ou en décembre, justement au moment où il y a d'importantes quantités de céréales à transporter. Et tout le monde cherche bien entendu à éviter la grève. Les navires transatlantiques ainsi que les bateaux conteneurs doivent recourir aux pilotes, si bien que c'est nous qui cédon's ou Ottawa qui cède et les pilotes obtiennent de fortes augmentations. Nous sommes donc arrivés à la conclusion que la seule façon de nous faire entendre était de faire ainsi pression sur l'administration de pilotage.

**M. Keyes:** Un témoin qui vous a précédés nous a expliqué que la navigation sur le Saint-Laurent n'est guère aisée car le fleuve est étroit, la circulation est dense et les risques d'accident sont importants. Or, tout accident sur le Saint-Laurent risque d'avoir d'énormes répercussions, y compris pour l'écologie. C'est pour toutes ces raisons que l'on a recours aux pilotes.

Est-ce que l'Association des armateurs du Canada estime que les capitaines pourraient assurer la navigation sur le Saint-Laurent sans l'aide de pilotes?

[Texte]

**Mr. Hall:** We go back to freedom to move, freedom of choice. We have nothing against the pilots, per se. They are professionals, the same as our officers are professionals. And there are ships that need pilots. The definition of pilot is basically knowledge of local waters. If you don't know the local waters, you damn well better take a pilot. And we would insist on it ourselves.

All we're saying is that ever since the act came out in 1972, for whatever reason it was worded that way—I don't know, I wasn't involved—the rules are very clear that we set up a monopoly. You have three sets of pilots in the St. Lawrence River all under the control of the Laurentian Pilotage Authority. You have employee pilots within the port of Montreal, and that's 10 or 11, or whatever it is. You have pilots in what is known as District 1, which is Montreal to Quebec City. They are known as *La Corporation des pilotes Saint-Laurent centrale*. Then you have pilots from Quebec City in Les Escoumins, where the pilotage area stops, and that's the *Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent*, all told, roughly 200.

We feel that the time has come that if we have masters who know the waters—they've done  $x$  number of trips over  $x$  number of years—and their bosses are satisfied that they are competent people and really know the waters, they should be able to write a test, a fair test, and get a certificate so they can do their own piloting. That's the bottom line.

What do we have in place now? We have a situation whereby there is an examining process that consists of five people called a jury or examining board. Of those five, three are pilots, and two are officials of the Laurentian Pilotage Authority.

• 1645

There are exams that have to be taken as well. There's a written exam, and most of people seem to pass reasonably well on the written exam. There's a short French language test, because there are a lot of ferry boats that cross the St. Lawrence. Also there are little coasters. A lot of those fellows have never been out of the province of Quebec and really don't understand any language other than French. For safety reasons a little test was developed so that our fellows could learn some of the basic navigational words and phrases that you're using in that area. Mind you, the rules of the road are universal and everybody's supposed to know the rules of the road.

**Mr. Keyes:** What you're telling me then is that if you've a master who has piloted those waters for 15 years or more and he has been on the bridge—he could probably do the trip blindfolded down the St. Lawrence—the CSA should have the right to say that individual can take the tests and do the route and pass an exam and from that point on be entitled to guide the ship through the St. Lawrence.

**Mr. Hall:** That's right. If he's not well or overtired, we'll hire a pilot. These ships cost \$50 million a piece. Nobody's going to take a chance on having an accident, and causing yourself nothing but grief. That's the whole point. I don't understand why it takes three pilots. Do they not trust one another? Why do they have to dominate the examining board? That's the bottom line.

**Mr. Keyes:** Yes. But the bottom line, too, for your organization is economics—

[Traduction]

**M. Hall:** Nous parlons ici de la liberté de se déplacer et de choisir. En principe, nous n'avons rien contre les pilotes; ce sont des professionnels au même titre que les officiers. Certains bateaux ont certainement besoin de pilotes. Pour être pilote, il faut connaître tous les détails du fleuve et si on ne les connaît pas, mieux vaut avoir recours à un pilote. Nous sommes les premiers à le dire.

Mais le fait est que la loi de 1972 crée un monopole. Il y a donc trois catégories de pilotes pour le Saint-Laurent relevant de l'Administration de pilotage des Laurentides. Il y a une dizaine de pilotes employés qui travaillent dans le port de Montréal. Viennent ensuite les pilotes du district numéro 1 qui regroupe Montréal et la ville de Québec; ces pilotes forment la Corporation des pilotes Saint-Laurent centrale. Il y a encore les pilotes, au nombre de 200 environ, réunis au sein de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent qui travaillent entre Québec et Les Escoumins.

Nous sommes d'avis que les capitaines qui connaissent parfaitement les eaux de la région et qui l'ont prouvé après avoir piloté un certain nombre de navires au cours des années devraient pouvoir obtenir leur brevet de pilote après un examen juste et équitable.

Or, comment les choses se passent-elles actuellement? Le jury d'examen est composé de cinq personnes dont trois pilotes et deux agents de l'Administration de pilotage des Laurentides.

En outre, ils doivent passer toute une série d'examens, dont un examen écrit qu'ils réussissent la plupart du temps. Ils doivent également passer un petit test de français car de nombreux traversiers ainsi que d'autres petites embarcations coupent le Saint-Laurent, pilotés la plupart du temps par des types qui s'expriment uniquement en français, n'ayant jamais quitté le Québec. On fait donc passer un test pour s'assurer que les candidats possèdent quelques éléments du vocabulaire technique utilisé dans la région. De toute façon, tout le monde est censé connaître les règles de la navigation.

**M. Keyes:** Vous voulez dire qu'un capitaine qui navigue sur le Saint-Laurent depuis 15 ans pourra le faire même les yeux bandés et que dans ces conditions, l'Association des armateurs devrait pouvoir l'autoriser à passer l'examen pour obtenir le brevet de pilotage qui l'habilitera à naviguer seul sur le Saint-Laurent?

**M. Hall:** C'est exact. Bien entendu, si un capitaine ne se sent pas bien ou s'il est fatigué, nous engageons un pilote. Il ne faut pas oublier que le coût d'un navire revient à 50 millions de dollars et ce n'est donc certainement pas nous qui cherchons à prendre des risques inutiles. Je ne comprends pas pourquoi sur cinq personnes qui constituent le jury d'examen, il doit y avoir trois pilotes qui sont ainsi en mesure d'imposer leur volonté.

**M. Keyes:** Oui, mais pour vous, ce qui compte avant tout, c'est la rentabilité.

[Text]

**Mr. Hall:** Of course.

**Mr. Keyes:** The pilots are saying, and the merchants are saying, that when when you boil it down to money as a percentage of the overall costs of the ship doing business, it is 1%.

**Mr. Hall:** Or 2%, depending on what you're looking at.

**Mr. Keyes:** It is 1% or 2% of the total bill.

**Mr. Hall:** That's \$8 million a year to us.

**Mr. Keyes:** Okay, \$8 million, 2% a year in the interest of public safety on the St. Lawrence River. In your estimation the 2% is still too much.

**Mr. Hall:** What I'm saying is that we do it on the Great Lakes, and have done it for years without pilots.

**Mr. Keyes:** We've heard why that can occur on the Great Lakes: the expanse of the water—

**Mr. Hall:** I don't agree with that, sir. If you've ever taken a trip through the Thousand Islands, check that versus the St. Lawrence River. That's nothing but rock, solid rock, maybe 100 feet on each side of you. The St. Lawrence River is like the 401; it's lit up like a Christmas tree and the first part of it is all mud. There's no rock. We'd love to have you all take a trip to see what it looks like. The Brockville Narrows, that's pretty rough waters—and I heard earlier testimony about the waters of the St. Clair River, etc., and the St. Mary's River. Those are tight, tight waters as well. The tightest part we have is the part, say, roughly Montreal to Quebec. After that it opens up like a big lake. I cannot accept the argument that the St. Lawrence is tougher than the Great Lakes.

**Mr. Angus:** It sounds as though you're arguing for pilotage on the Great Lakes, Mr. Hall. You're certainly making a good case there.

Just so the committee understands, in relative terms, what we're talking about, what's the cost per transit for pilotage, say, for a grain boat?

**Mr. Hall:** The St. Lawrence alone, Mr. Angus?

**Mr. Angus:** Let's use the same example I used with the previous witnesses—Thunder Bay through to Port Cartier.

**Mr. Hall:** Since we don't use them in the Great Lakes, that's not a factor for us.

**Mr. Angus:** No, I appreciate that, just so that we're dealing with apples and apples.

**Mr. Hall:** I can tell you right now that the pilotage one way on the St. Lawrence River, one way, that's Montreal to Les Escoumins, is more than the total cost of the crew for one day.

**Mr. Angus:** What's the cost of seaway tolls and fees per transit, one way?

**Mr. Hall:** I just happen to have a little thing that the Seaway Authority came up with, and it gives you an idea why there's trouble trying to keep the St. Lawrence competitive. This is a document produced by the seaway, and I'm not sure whether it's in final print yet. It says that inbound river pilotage, Les Escoumins to Montreal, was \$4,500—this was only an 18,000-tonne ship—anchorage for the seaway, \$3,000; lakes pilotage, Montreal to Duluth, \$16,000; seaway

[Translation]

**M. Hall:** Bien entendu.

**M. Keyes:** D'après les pilotes, les frais de pilotage ne représentent que 1 p. 100 des frais du transport.

**M. Hall:** Je dirais plutôt 2 p. 100.

**M. Keyes:** D'accord, 1 ou 2 p. 100 du montant total.

**M. Hall:** Ce qui veut dire que nous devons payer huit millions de dollars par an.

**M. Keyes:** Les 2 p. 100, soit huit millions de dollars par année, ce n'est pas tellement pour assurer la sécurité sur le Saint-Laurent il me semble. Vous trouvez que 2 p. 100 c'est trop?

**M. Hall:** Mais cela fait des années que les bateaux circulent sans pilotes sur les Grands Lacs.

**M. Keyes:** On nous a expliqué que sur les Grands Lacs, les conditions de navigation sont tout autres.

**M. Hall:** Je ne suis pas d'accord. La navigation dans la région des Mille-Îles, extrêmement rocailleuse, est bien plus difficile que sur le Saint-Laurent. Le Saint-Laurent est comme une autoroute éclairée à giorno et la première partie du moins est sablonneuse sans le moindre rocher. Vous devriez faire un voyage pour voir comment ça se passe. Les détroits de Brockville sont plus difficiles il a également été question des rivières St. Clair et St. Mary où le chenal est plus étroit. C'est entre Montréal et Québec que le passage est le plus étroit, mais à partir de là, le Saint-Laurent est vaste comme un lac. Donc, c'est faux de dire qu'il est plus difficile de naviguer sur le Saint-Laurent que sur les Grands Lacs.

**M. Angus:** À vous entendre, on devrait rendre le pilotage obligatoire également sur les Grands Lacs.

Pour permettre au comité de bien comprendre, à combien revient le pilotage pour un bateau transportant des céréales?

**M. Hall:** Rien que sur le Saint-Laurent?

**M. Angus:** Disons de Thunder Bay à Port Cartier, question que j'ai déjà posée au témoin précédent.

**M. Hall:** Mais nous n'utilisons pas de pilotes sur les Grands Lacs, donc cela ne compte pas.

**M. Angus:** Je le sais, mais il faut comparer des choses comparables.

**M. Hall:** Ce qui est certain, c'est que les frais de pilotage, rien que pour l'aller de Montréal à Les Escoumins, reviennent plus cher que les salaires de l'équipage pour une journée.

**M. Angus:** À combien s'élèvent les redevances à l'aller pour l'utilisation de la voie maritime?

**M. Hall:** Je viens tout juste de recevoir un document publié par l'Administration de pilotage des Laurentides, document qui vous permettra peut-être de comprendre pourquoi la voie maritime a tellement de mal à rester concurrentielle. Donc, d'après ce document, les frais de pilotage entre Les Escoumins et Montréal sont de 4,500\$ et les droits de mouillage s'élèvent à 3,000\$ pour un bateau de 18,000 tonnes alors qu'entre Montréal et Duluth, les frais de

[Texte]

tolls, \$59,000; port expenses, \$38,000, for these are two ports, I should say; stevedoring, \$90,000; and Sault Ste. Marie locks—I'm not quite sure what that's for, because there are no tolls there—\$1,800. All of this is for a total of \$213,000. That is based on a vessel carrying 18,000 tonnes of steel in. If it goes the other way, with 18,000 tonnes of grain out, then the total costs are higher because the grain costs are higher. The port expenses at Duluth would be \$23,000; stevedoring, \$11,000; the seaway tolls, \$24,000, because grain gets a break as opposed to other bulk; lakes pilotage, \$16,000; and river pilotage, \$14,000. I'm sorry; that's the total outbound. It is \$81,000, for a total voyage cost for 36,000 tonnes of cargo of \$294,000.

• 1650

**Mr. Angus:** You went through those pretty quickly. Let's deal with just the first example, the steel. The tolls were \$59,000—

**Mr. Hall:** Correct.

**Mr. Angus:**—two ports fees added up to \$38,000—

**Mr. Hall:** Correct.

**Mr. Angus:**—and the pilotage in that example was \$4,500.

**Mr. Hall:** Yes, for an 18,000-tonne ship.

**Mr. Angus:** What was the \$3,000 for?

**Mr. Hall:** Oh, that's probably customs and everything else, clearing the vessel before it goes up the Great Lakes.

**Mr. Angus:** But in the scheme of the publicly imposed charges—and I'm separating out stevedoring as a private-sector, commercial transaction—the pilotage cost is relatively small compared to the other items.

**Mr. Hall:** Correct.

**Mr. Angus:** I know you will remember that I have been arguing for years that one of the things we should be doing—that's part of the reason for this study by this committee—is making a serious determination as to whether full cost recovery for the seaway, particularly the locking system, should continue to exist, because at \$59,000 that's more than 10 times the cost of pilotage. In the overall scheme of things, in terms of the competitiveness of the seaway, would it not make more sense to focus all of our forces on that or on changes to the WGTA that would allow for a marine component as opposed to just a rail component for the transportation of grain? Wouldn't it make more sense politically to go after that, rather than going after what the public will perceive as a safety-related item, irrespective of the nuts and bolts of it?

**Mr. Hall:** Yes. I quite agree. I guess we're of a mindset—any time we've talked about this thing, and it's been going on ever since the seaway opened in 1959—that you're never going to get rid of tolls. A time comes when you've got to move and get into other areas and see what you can do, and maybe come back to that one at some future date. Certainly, with the pressure that's on governments all over these days to restrain and to control deficits, I just can't see us getting a hell of a lot of time if we went and told them to remove the tolls.

[Traduction]

pilotage s'élèvent à 16,000\$, les redevances dues à l'administration à 59,000\$, les dépenses portuaires à 38,000\$, les frais de débarquement à 90,000\$ et 1,800\$ pour les écluses de Sault-Sainte-Marie, soit au total 213,000\$. Il s'agit des chiffres pour un navire transportant 18,000 tonnes d'acier. Pour un bateau exportant 18,000 tonnes de céréales, les coûts sont encore plus élevés. En effet, pour le transport des céréales, les dépenses portuaires à Duluth sont de 23,000\$, les frais de débarquement s'élèvent à 11,000\$, les redevances à la voie maritime à 24,000\$, les frais de pilotage sur les Grands Lacs à 16,000\$, les frais de pilotage sur le fleuve à 14,000\$, soit 81,000\$ de frais pour transporter 36,000 tonnes de céréales valant 294,000\$.

**M. Angus:** Vous nous avez cité ces chiffres à toute vitesse. Prenons le premier exemple, celui de l'acier. Les redevances s'élèvent à 59,000\$.

**M. Hall:** C'est exact.

**M. Angus:** Les redevances portuaires dans les deux ports s'élèvent à 38,000\$.

**M. Hall:** C'est exact.

**M. Angus:** Et les frais de pilotage s'élèvent à 4,500\$.

**M. Hall:** C'est exact, pour un bateau de 18,000 tonnes.

**M. Angus:** Et les 3,000\$?

**M. Hall:** C'est sans doute pour les frais de douane, le bateau devant passer la douane avant de remonter les Grands Lacs.

**M. Angus:** Quant aux redevances publiques par opposition aux frais de débarquement qui relèvent du secteur privé, les frais de pilotage sont relativement peu importants.

**M. Hall:** C'est exact.

**M. Angus:** Or, voilà des années que je demande que l'on remette en cause le bien-fondé du recouvrement des frais pour l'utilisation de la voie maritime, particulièrement des écluses, car les 59,000\$ que cela coûte sont dix fois supérieurs aux frais de pilotage. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles le comité se penche sur la question. Si on cherche vraiment à rendre la voie maritime plus compétitive, ne serait-il pas préférable d'essayer de modifier la Loi sur le transport du grain de l'Ouest de façon à prendre en compte le transport maritime des céréales et non pas uniquement le transport ferroviaire, plutôt que de s'attaquer au pilotage qui est perçu par l'opinion publique comme une question de sécurité.

**M. Hall:** Je suis tout à fait d'accord. Depuis l'inauguration de la voie maritime en 1959, on n'arrête pas de parler de redevances, mais on n'arrive toujours pas à s'en débarrasser. Le moment est donc peut-être venu de passer à autre chose, quitte à y revenir par la suite. En cette période d'austérité où les gouvernements tiennent avant tout à réduire les déficits, il ne servirait sans doute à rien d'exiger la suppression de ces redevances.

[Text]

**Mr. Angus:** Although we could probably make the argument that if we don't do something about the tolls, then, as the cargoes decline, the price per transit is going to keep going up and up, to the point at which we aren't going to have any business anyway. Therefore, no tolls.

**Mr. Hall:** As you know, Mr. Angus, some time ago in a paper I said that we're reaching the point at which some day one ship is going to pay the total budget of the seaway.

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. Hall:** That's the way it's going.

**Mr. Angus:** And that won't last more than one trip.

**Mr. Hall:** That's right.

**Mr. Angus:** Mr. Hall, let me shift to your role in FACS. I know that there has been a recent modification of the position of FACS as it relates to the WGTA. Could you indicate to the committee what the latest position is in terms of what FACS has been calling for? I think that will be helpful, because the sheet that was passed out alluded to it but didn't give us those specifics.

**Mr. Hall:** The coalition was trying to address the questionnaire that was sent out to everybody under *Transportation Talks* and at the same time give a bit of background, a bit of history, as to what's going on with respect to the Great Lakes system and the fleet generally. What we were suggesting, in summary, is that the status quo is not acceptable. From everything we can see, it's our worst option. What do we see that will improve the system? What we're saying is that we want intermodal fairness in grain transportation, which requires removal of the modal bias in the WGTA subsidy.

• 1655

**Mr. Angus:** Do we interpret that as saying that you are asking specifically for the marine element in the movement of WGTA grains to receive a subsidy, just like CN and CP do in terms of the movements from the farm gate basically to Thunder Bay?

**Mr. Hall:** We said that at one time, and we could not agree among ourselves that it was what we really wanted. Stretching the subsidy—you know, we have been saying all along we are pure. All of a sudden we are not if we come under the WGTA subsidy.

**Mr. Angus:** Son of a gun, eh? You are inching closer, Norm.

**Mr. Hall:** Well, it is survival.

As I say, what we want is elimination of all modal and directional biases in Canada's grain transportation system. That is the bottom line. That does not mean to say that we are going to end up being completely competitive with the west coast, but as this study points out there were suggestions by the NTA, the National Transportation Agency, that there was a bias in favour of the west of up to \$6 a tonne.

[Translation]

**M. Angus:** En revanche, si les redevances ne sont pas réduites, il y aura de moins en moins de fret, les coûts vont donc augmenter et si la voie maritime doit fermer boutique, il n'y aura plus de redevances du tout.

**M. Hall:** Vous savez, monsieur Angus, que j'ai déjà expliqué dans un document que tôt ou tard, il restera un seul bateau pour verser toutes les rentrées prévues dans le budget de la voie maritime.

**M. Angus:** C'est vrai.

**M. Hall:** C'est ce qui risque d'arriver.

**M. Angus:** Ce sera le dernier voyage.

**M. Hall:** C'est exact.

**M. Angus:** Je voudrais maintenant passer à une autre question, soit le récent changement d'attitude de FACTS en ce qui concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Pourriez-vous nous expliquer ce que FACTS souhaiterait, car les documents que vous avez fait distribuer ne comportent pas tous les détails.

**M. Hall:** Dans ce document, la coalition fait état du questionnaire intitulé *Transportation Talks* adressé à toutes les parties intéressées, tout en faisant le point sur l'état de la navigation sur les Grands Lacs et dans l'ensemble de la région. Nous faisons valoir que le statu quo serait la pire des solutions. Nous préconisons donc que les différents modes de transport des céréales soient traités sur un pied d'égalité, ce qui exige bien entendu la suppression des subventions accordées au transport ferroviaire qui sont prévues dans la loi.

**M. Angus:** Vous voudriez qu'à l'instar du CN et du CP, les transporteurs maritimes puissent aussi bénéficier d'une subvention, lorsqu'ils transportent des céréales selon les modalités de la LTGO, du producteur à Thunder Bay, par exemple. Est-ce bien cela que vous demandez?

**M. Hall:** C'est que nous avons dit, à un certain moment, mais nous n'étions pas tous vraiment certains que c'était vraiment cela que nous voulions. Élargir l'application des subventions—you savez, nous disons depuis toujours que nous sommes des purs. Mais, si nous recevons la subvention prévue par la LTGO, tout à coup, nous le serons beaucoup moins.

**M. Angus:** Eh, Norm! vous vous rapprochez de plus en plus.

**M. Hall:** C'est une question de survie.

Ce que nous voulons, en réalité, c'est l'élimination de tous les avantages particuliers dont bénéficient certains modes de transport, et qui sont accordés pour le transport dans une certaine direction, dans le contexte du réseau de transport des céréales au Canada. Cela ne signifie pas que nous deviendrions totalement concurrentiels avec la côte ouest, mais comme l'indique cette étude, l'ONT, l'Office national des transports, aurait laissé entendre que l'Ouest bénéficie d'un avantage de 6\$ la tonne.

[Texte]

So you start looking at that and you start chipping away at all these other costs, be it pilotage, be it tolls, be it port charges, all of these things, anything that we can tackle. Another one that we are finding seems to be getting out of hand. It is one of the few costs that is rising, and I think the press release kit shows what the industry has done over the past five years. We have lost money four out of the past five years.

We are not chipping away at anything, and we are now looking at cargo handling costs. They seem to be getting out of whack, and I am not quite sure why at this stage of the game. We are trying to look at those things where there is a reasonable chance of success.

The seaway tolls thing is a big, big nut to crack. This western situation is another big nut to crack, because if there is no change in method of payment I think we are in deep trouble. As was mentioned to us at one time, if GATT does not work, then pray for weather and just hope there is a hell of a lot of crop out there and more than the west coast could handle. That is the problem we are facing, so we are trying to see what can be done to reduce those costs.

**Mr. Angus:** Is there a danger that if we do not ensure that the eastern system gets a reasonable, regular share of the grain products, we will not be in a position as a nation to deal with the demands of the world for food?

**Mr. Hall:** Correct. This is what we are trying to say, and it is in the FACS paper as well.

**Mr. Angus:** Perhaps you could leave one with the clerk and copies could be distributed to members of the committee.

**Mr. Hall:** Sure. That is what we have been saying all along. I have been in this game a long time, and I am just wondering if the swings here are a lot longer than we all thought they were. Instead of 10-year swings maybe they are 20-year swings in this business.

We are trying to get enough attention to ensure that the fleet is still here, because it has diminished. There are only 40-odd grain ships left. The rest are self-unloaders, and tankers and that sort of thing. If GATT does come together—and it is not dead yet—if the Russians get their act together, if the Eastern Bloc gets its act together, if, you know, if, if, if—all of these international events take place, the natural route is the St. Lawrence Seaway system. I think we must be patient. That is why at one stage we said, "Look, for heaven's sake, give us a little breathing room here." If things do not change, such as the WGTA and pushing the west at the expense of the east, the

[Traduction]

Sachant cela, on cherche alors à faire éliminer tous ces autres frais, en tout ou en partie, autant les frais de pilotage que les péages, les frais d'accostage, et tous les autres frais qui peuvent exister. Il y a aussi d'autres frais qui semblent vraiment devenir disproportionnés. Ce ne sont là que certains frais parmi tant d'autres qui augmentent sans cesse, et je pense que le communiqué de presse illustre bien la performance de l'industrie au cours des cinq dernières années. Nous avons essuyé des pertes pendant quatre années.

Nous ne réduisons absolument aucuns frais, et voilà que les frais de manutention s'emballent, et je ne comprends vraiment pas pourquoi cela se produit, à ce moment-ci. Quoi qu'il en soit, nous tentons de nous limiter aux aspects pour lesquels nous pouvons espérer réussir à obtenir quelque chose.

Les péages de la voie maritime constituent un autre problème important. Et que dire aussi de la situation dans l'Ouest? Si l'on ne modifie pas la méthode de paiement, je pense que nous allons nous retrouver en grave difficulté. Quelqu'un nous a déjà dit, un jour, que si les négociations du GATT n'aboutissent pas à quelque chose de favorable pour nous, il faudrait alors prier très fort pour que le temps soit clément et que la récolte soit suffisamment bonne pour que les transporteurs de l'Ouest ne suffisent pas à la tâche. C'est là le problème auquel nous faisons face, et c'est pourquoi nous cherchons un moyen de réduire ces coûts.

**M. Angus:** Si nous n'assurons pas au réseau de l'Est une part raisonnable du transport des céréales, et de façon régulière, risquons-nous en tant que nation de ne pas pouvoir satisfaire aux besoins en denrées dans le monde?

**M. Hall:** Oui, en effet. C'est précisément ce que nous cherchons à démontrer, et cela est aussi dit dans le document de FACTS.

**M. Angus:** Vous pourriez peut-être en laisser un exemplaire au greffier, et il pourra ensuite en distribuer des copies aux membres du comité.

**M. Hall:** Bien sûr. C'est ce que nous répétons depuis le début. Je suis dans le domaine depuis fort longtemps, et je me demande si les cycles ne sont pas beaucoup plus longs que nous le croyons tous. Plutôt que des cycles de dix ans, ce sont peut-être des cycles de vingt ans auxquels nous avons affaire.

Nous tentons d'attirer suffisamment l'attention des principaux intéressés, de manière à ce que la flotte existe toujours lorsque nous en aurons besoin, car elle a diminué. Il ne reste plus qu'une quarantaine de navires qui sont encore destinés uniquement au transport des céréales. Tous les autres ont été équipés d'autodéchargeurs ou ont été transformés en pétroliers, entre autres. Si les négociations du GATT finissent par aboutir—car tout n'a pas encore pas été dit—si les Russes parviennent à redresser la situation, si le bloc de l'Est finit par s'entendre, si, vous savez, si, si, si—si toutes ces possibilités se concrétisent sur la scène internationale, la route naturelle, tout indiquée, c'est la voie

[Text]

infrastructure is going to disappear. As you have said before, suddenly the seaway tolls are going to be horrendous. The whole thing is self-defeating.

Give us a window. Give us five years or ten. We are not sure all of these international events are going to take place. If France and the U.S. make peace and stop all of this silly, silly subsidizing that is going on, I think there could be one hell of a growth picture again in the St. Lawrence system.

**Mr. Angus:** Hopefully it will be there to use.

**Mr. Fretz:** Mr. Hall, in response to Mr. Angus's question about pilotage through part of the St. Lawrence, that part which is compulsory pilotage, did you say that costs \$6,000?

**Mr. Hall:** Yes, between \$5,000 and \$6,000 depending. It has a time factor plus—

**Mr. Fretz:** For one way?

**Mr. Hall:** For one way. From Montreal to Les Escoumins. Our crew costs are \$5,750 a day.

**Mr. Fretz:** Roughly how many hours is that?

**Mr. Hall:** It's 24 hours, total pilotage, depending on weather and all the rest of it.

• 1700

**Mr. Fretz:** In response to questions that I posed to the gentlemen representing the pilots, the reply was, well, it's history. We've had pilots there because of history. Mr. Hall, how do we change the system?

**Mr. Hall:** Well, if you have the nerve, you do what we do. Don't pay any bills. I don't know, to be honest. It's a very difficult one. We've been fighting it for a long time. We have it on our files and we'd be happy to share it with you, if you wish—I don't think it's secret any more. Way back in 1985, when Mr. Mazankowski was the Minister of Transport, he wrote to all four authorities and said he was a little upset with what was going on, especially the rigidity that exists in the Laurentian Pilotage district; that the way Canadian ships are being handled seems a bit tight and unfair.

We have to be careful, because since then there have been changes in the law as a result of an incident that occurred in the Great Lakes. You can't discriminate now against a flag. It's knowledge about the waters, period, whether you're a Dutch flag or a Canadian flag.

The way we can change it is if someone finally pays attention to this thing and looks at what we're asking for. I don't think we're asking for that much. We've already discussed the business of the examination process, the board

[Translation]

maritime du Saint-Laurent. Nous devons être patients. C'est d'ailleurs pourquoi, à un certain moment, nous avons demandé à pouvoir respirer un peu. rien ne change, si l'on ne modifie pas la LTGO et si l'on continue à favoriser l'Ouest aux dépens de l'Est, l'infrastructure va tout simplement disparaître. Comme vous l'avez déjà dit, tout à coup, les péages de la voie maritime du Saint-Laurent deviendront tout simplement démesurés. Cela ressemble vraiment à de l'autodestruction.

Donnez-nous un peu de répit. Permettez-nous de respirer un peu pendant cinq ou dix ans. Nous n'avons pas la certitude que tous ces événements vont se matérialiser sur la scène internationale. Si la France et les États-Unis faisaient la paix et mettaient un terme à cette guerre folle qu'ils se livrent, à coup de subventions absolument démesurées, je pense que nous pourrions prévoir une croissance vraiment extraordinaire dans la voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Angus:** Espérons que la flotte existera toujours à ce moment-là.

**M. Fretz:** Monsieur Hall, en répondant à la question que vous a posée M. Angus au sujet du pilotage obligatoire dans une certaine partie du Saint-Laurent, avez-vous dit que cela vous coûte 6,000\$?

**M. Hall:** Oui, entre 5,000\$ et 6,000\$. Il y a un facteur temps à considérer, en plus. . .

**M. Fretz:** Pour l'aller seulement?

**M. Hall:** Oui, seulement dans un sens. De Montréal à Les Escoumins. Notre équipage nous coûte 5,750\$ par jour.

**M. Fretz:** Et cela, pour combien d'heures environ?

**M. Hall:** Pour 24 heures de pilotage, dépendant du temps et de toutes les autres conditions.

**M. Fretz:** L'un des représentants des pilotes m'a répondu, tout à l'heure, que c'était une question historique. Le pilotage obligatoire est une question de tradition. Monsieur Hall, comment changer le système?

**M. Hall:** Quand on a l'audace de le faire, on fait comme nous. On ne paie pas les factures. Pour être honnête avec vous, je ne le sais pas. Il est très difficile de répondre à cette question. Nous faisons des pressions, à ce sujet, depuis fort longtemps. Nous avons tout conservé dans nos dossiers, et si cela peut vous intéresser, vous pourriez y jeter un coup d'oeil—ce n'est plus un secret, je pense. En 1985, à l'époque où M. Mazankowski était ministre des Transports, il a écrit aux quatre administrations pour leur dire que la situation ne lui plaisait pas tellement, notamment la rigidité qui existait dans la zone de pilotage des Laurentides, que la façon dont les navires canadiens étaient traités lui paraissait un peu sévère et injuste.

Nous devons toutefois être prudents, car depuis ce temps, on a apporté des modifications à la loi à la suite d'un incident qui s'est produit dans les Grands Lacs. Aujourd'hui, ce n'est plus la nationalité du navire qui compte, mais la connaissance des eaux, un point, c'est tout, que l'on soit Hollandais ou Canadien.

Pour changer la situation, il faudrait que quelqu'un porte enfin attention à nos demandes. Nous ne demandons pas la lune. Nous avons déjà discuté du processus d'examen, du comité d'examen, par exemple. C'est l'examen oral qui pose

[Texte]

of examiners. The oral exam is where we have trouble. We have now agreed to record that electronically, so that four or five persons aren't throwing five or six questions all at the same time and unnerving the person. Out of 15 people who have tried the exam, only four or five have passed. There is something wrong, especially when you have 125 ships.

The other thing we're concerned about is that they are insisting on tighter and tighter rules on double pilotage, partly as a result of the Brander-Smith report on tanker safety, etc. They're using that Brander-Smith report to cover everything.

If it were not for the pilots, there wouldn't be a beluga whale left in the St. Lawrence River. This is what's going on out there. Part of the problem is that they want to double pilots.

As opposed to other districts—I think there may be corporation pilots in the Pacific area as well. In the St. Lawrence, they're all corporation pilots, other than in the port of Montreal itself. If they decide they're not happy with the negotiations with the Laurentian Pilotage Authority regarding what they want in the way of remuneration or fee for performing a service and hold a study session or go on strike, or whatever, they are beyond the law, they are beyond the labour code. You'd have to pass legislation to order them back to work.

I don't think Canada should be held to ransom in a situation like this and it happens every second fall. They do it or they threaten to do it, and it scares the pants off everyone.

So you pass legislation and then you have something in place that says it's an essential service. That is all. These are things that I think are not right. Our good friends in the Shipping Federation of Canada, who represent the foreign flag ships, obviously can't support us because their members don't know the river. They have to have pilots.

The people who are running container ships, like CAST Ship Services (Canada) Ltd. and Canada Maritime Agencies Limited, operate like an airline: Montreal today, Rotterdam tomorrow. If they're not there tomorrow, they may lose clients.

All of these problems make them feel very uptight about what's going on on the St. Lawrence River. I don't want to use stronger language than I've already used.

**Mr. Fretz:** I have one more question, Mr. Chairman.

You mentioned that there are 13 Canadian companies. In 1982 you had 161 ships?

**Mr. Hall:** Yes, in 1982, we had 161 ships. Correct, sir.

**Mr. Fretz:** How many are there now?

**Mr. Hall:** We're now down to 119, but I have to deduct 12 from that, because 12 have flagged out. They do not have the Canadian flag any more.

[Traduction]

des difficultés. On a maintenant accepté de procéder au moyen d'un enregistrement, de manière à éviter qu'il y ait quatre ou cinq personnes qui posent cinq ou six questions en même temps, ce qui a forcément le don d'enlever tous ses moyens au candidat. Parmi les 15 personnes qui se sont présentées à l'examen, seulement quatre ou cinq ont réussi. Il y a nettement quelque chose qui ne va pas, et particulièrement quand on sait que nous avons 125 navires à équiper.

Un autre problème, qui nous inquiète particulièrement, c'est de savoir que l'on insiste pour resserrer davantage les règles concernant l'utilisation de deux pilotes, en partie à la suite de ce que l'on recommandait dans le rapport Brander-Smith, au sujet de la sécurité concernant les pétroliers, etc. On invoque continuellement le rapport Brander-Smith pour tout.

Je peux vous assurer que s'il y a encore des bélugas dans le Saint-Laurent, c'est bien grâce aux pilotes. C'est cela qui se passe, en réalité. La difficulté tient en partie au fait que l'on veut absolument qu'il y ait deux pilotes.

Contrairement à la situation dans d'autres zones de pilotage, il peut y avoir un certain nombre de pilotes qui sont aussi constitués en société dans la région du Pacifique. Mais, dans la zone de pilotage du Saint-Laurent, tous les pilotes appartiennent à une société, à l'exception de ceux qui travaillent pour l'administration du port de Montréal. Quand ils décident que les négociations ne vont pas comme ils veulent avec l'Administration de pilotage des Laurentides, que ce soit au sujet de la rémunération ou des honoraires, et qu'ils décident de tenir une session d'étude, d'aller en grève, ou tout ce que vous voudrez, ils sont au-dessus de la loi autant que du code du travail. Il faudrait adopter une loi de retour au travail pour les faire rentrer.

Je ne pense pas que le Canada devrait accepter de pouvoir être ainsi assujéti au chantage. L'histoire se répète tous les deux ans, à l'automne, et chaque fois, tout le monde panique.

Il faudrait donc adopter une loi qui ferait du pilotage un service essentiel. C'est tout. Il y a bien des choses qui ne vont pas, selon moi. Nos bons amis, de la Fédération maritime du Canada, qui représentent les armateurs étrangers, ne peuvent évidemment pas nous appuyer, car leurs membres ne connaissent pas la voie maritime. Ils doivent utiliser des pilotes.

Les armateurs qui ont des porte-conteneurs, comme CAST et *Canada Maritime Limited*, fonctionnent comme les transporteurs aériens: Montréal aujourd'hui, Rotterdam demain. Si le navire n'est pas à Rotterdam demain, ils peuvent perdre des clients.

Toutes ces difficultés les rendent très nerveux au sujet de la situation sur le fleuve Saint-Laurent. Je ne veux pas être plus rude que je ne l'ai déjà été.

**M. Fretz:** J'ai encore une autre question à poser, monsieur le président.

Vous avez dit qu'il y a actuellement 13 armateurs canadiens. En 1982, vous aviez 161 navires?

**M. Hall:** Oui, en 1982, nous avions 161 navires.

**M. Fretz:** Combien vous en reste-t-il aujourd'hui?

**M. Hall:** 119, mais il faut en retrancher 12 autres, car il y en a 12 qui ne battent désormais plus pavillon canadien.

[Text]

**Mr. Fretz:** The tonnage has dropped from 90 million tonnes in the 1980s to approximately 74 million tonnes in 1991.

**Mr. Hall:** Yes.

**Mr. Fretz:** What's the future for your industry?

**Mr. Hall:** That's a very difficult question. I think we've taken all the steps we can take—there may be a few more out there—to get rid of surplus vessels, the older vessels, and the less efficient vessels.

Our problem is volume. As I heard the previous witness say, we need cargo. The events that took place back in 1984 really marked the turnaround of the good fortune of the St. Lawrence River. We had the opening of Prince Rupert. As soon as Prince Rupert was opened, it was force-fed. We had EEC and the French subsidising a heck of a lot of grain, so we lost our European markets. So what happened then? The Wheat Board had no choice to but to look for other markets, so they concentrated on Asia. And they did a good job. They found a whole bunch of markets out there.

• 1705

Meanwhile, the whole grain movement shifted radically. At one stage 65% to 70% of the total exports came through the St. Lawrence and the balance was out the west coast. Now it's exactly the opposite way: 70% west, 30% east. And grain was always the number one cargo. It is down from 20 million tonnes to 10 million tonnes.

The other thing that was happening, and it's happening again this go-around. . . 10 years ago the U.S. steel industry was rationalizing. Plants disappeared, closed up or whatever. Suddenly iron ore dropped drastically, and it may never come back, at least that portion we lost. We're now finding it going on in Canada. We all know what's going on with Algoma Steel, and Dofasco and Stelco are producing some pretty horrific losses these days. They're all hurting. We hope they'll come back. We hope this recession will end and something will come back. But I don't know, other than answering Mr. Angus's question over here, that there could not be a resurgence of grain five years down the road, maybe a little longer, depending on what goes on in Europe. That's going to be the key.

I heard someone ask before. . . and it's quite true there are going to be demands in the Third World for more and more grain. We will be able to sell it, if we can get our own act together.

[Translation]

**M. Fretz:** Le volume transporté est passé de 90 millions de tonnes au cours des années 80, à environ 74 millions de tonnes en 1991.

**M. Hall:** Oui.

**M. Fretz:** Quel avenir entrevoyez-vous pour votre secteur?

**M. Hall:** Il est encore une fois très difficile de répondre à cette question. Je pense que nous avons fait à peu près tout ce que nous pouvions pour nous débarrasser des navires excédentaires, des navires démodés et des navires moins efficaces.

Notre problème, actuellement, c'est le volume. Comme l'a dit l'un des témoins qui m'a précédé tout à l'heure, nous avons besoin de marchandises à transporter. Les événements de 1984 ont vraiment marqué le début de la fin de la bonne fortune qu'a connue la voie maritime du Saint-Laurent. On a ouvert le port de Prince Rupert, que l'on a alimenté de force, en réalité. La CEE et la France ont commencé à subventionner d'énormes quantités de céréales, ce qui nous a fait perdre une grande partie de nos marchés en Europe. La Commission canadienne du blé n'avait alors d'autre choix que de partir à la recherche d'autres marchés, et elle a particulièrement concentré ses efforts du côté de l'Asie. Il faut reconnaître qu'elle a fait du bon travail. Elle a su nous dénicher un nombre intéressant de nouveaux marchés dans les pays asiatiques.

Entre temps, il y a eu un renversement radical dans le domaine du transport des céréales. À une certaine époque, de 65 à 70 p. 100 de toutes les exportations de céréales empruntaient la voie maritime du Saint-Laurent, et le reste passait par la côte ouest. Aujourd'hui, les proportions sont totalement inversées: 70 p. 100 des exportations de céréales passent par l'Ouest, et 30 p. 100 par l'Est. Il faut dire aussi que les céréales ont toujours été au premier rang des produits transportés. Mais aujourd'hui, on n'en transporte plus que 10 millions de tonnes, comparativement à 20 millions de tonnes par le passé.

Parallèlement à cela, il y a 10 ans, l'industrie sidérurgique américaine a fait l'objet d'une grande opération de rationalisation. Un grand nombre d'usines ont disparu ou ont été fermées. Tout à coup, la quantité de minerai de fer à transporter a chuté de façon radicale, et elle ne se rétablira peut-être jamais; en tout cas, la partie que nous avons perdue est irrécupérable. Aujourd'hui, la situation se répète au Canada. Nous connaissons tous les difficultés qu'éprouvent Algoma Steel, Dofasco et Stelco, et nous sommes tous au courant des pertes extrêmement importantes qu'elles subissent. Toutes ces compagnies sont en difficulté. Nous espérons qu'elles se rétabliront. Nous espérons aussi que cette récession prendra fin d'ici peu, et que la situation commencera à se rétablir. Mais je ne sais pas s'il est illusoire d'espérer qu'il y aura beaucoup de céréales à transporter dans cinq ans, peut-être un peu plus, dépendant de la façon dont la situation évoluera en Europe. Ce sera vraiment l'un des éléments les plus importants.

Quelqu'un a posé une question tout à l'heure au sujet de la demande des pays du Tiers monde. . . il est vrai que la demande de céréales devrait augmenter considérablement chez les pays du Tiers monde. Si nous parvenons finalement à régler nos difficultés, nous pourrions leur vendre ces céréales.

[Texte]

**Mr. Fretz:** Are steam turbine vessels still viable, or do we have to rely on diesel?

**Mr. Hall:** They're pretty borderline.

That's the problem we have. The average age of the fleet, I think I mentioned, is 26 years. I'd say within 10 years the fleets are going to have to make some major decisions. What are we going to do?

**Mr. Fretz:** Expensive.

**Mr. Hall:** At \$40 million or \$50 million a copy, when you haven't been making any money and therefore your cashflow isn't there, you're not going to do it.

**Mr. Gustafson:** Growing up on the prairies as a farm boy, I always believed shipping magnates, Onassis and people like that... it was all money. You represent 13 shipping companies, all Canadian. Do you compete against international companies when it comes to bidding on grain hauling, or is that business, the grain coming out of Canada, pretty well dominated by these 13 companies?

**Mr. Hall:** Coming out of Canada... we have rules the same as the U.S. has rules, and I guess other countries have the same thing, cabotage laws, that say if you are moving grain, or any commodity, for that matter, between two Canadian ports, you must use a Canadian flag ship and Canadian crews. So the grain coming out of Thunder Bay, controlled by the Wheat Board, predominantly comes on Canadian flag to the St. Lawrence River to transfer onto an ocean-going vessel.

**Mr. Gustafson:** The asking price in Vancouver for wheat is \$6.52 today, I think, and in Thunder Bay about \$6.05 a bushel. According to what I'm reading here... do you indicate that is all because of what is known as the Crow rate, or what is your interpretation of that?

**Mr. Hall:** I'm saying the cost of transportation... and I'm sure you've seen this little pamphlet that was put out by the grain transportation agency. It was put out to try to help the producer realize what his total cost is. It gives a breakdown here, the country elevator tariffs, including receiving, elevation, dockage, carrying costs; the rail share; then, if you're going to the west coast, what it costs out there on the west coast. The total paid by the shipper is \$33.74. The total paid by the government for rail is \$21.00. So the total cost is really \$54.00, but all the producer ever sees is the \$34.00. So it's hard to get him to get really interested in the true cost of moving grain.

If he comes east, what he sees is that the cost, because suddenly lake freight is added, which means one more elevation in the St. Lawrence... plus somebody has to pay for the boat. So we're looking at a total of roughly \$18.00 extra to come east. But even there the total being paid by the shippers is, in this case, \$51.63, with \$21.00 being paid by the government, in the \$740 million.

[Traduction]

**M. Fretz:** Les navires à turbine sont-ils encore viables, ou faut-il désormais utiliser du diesel?

**M. Hall:** Ils sont plutôt à la limite...

Cela fait aussi partie des difficultés que nous avons. Je pense avoir mentionné que nos navires ont en moyenne 26 ans. Au cours des 10 prochaines années, selon moi, les armateurs vont devoir prendre des décisions fort importantes. Qu'allons-nous faire?

**M. Fretz:** C'est cher, n'est-ce pas?

**M. Hall:** À 40 ou 50 millions de dollars par navire, quand on n'a pas fait de profit depuis longtemps, et que l'on n'a pas de liquidités... aucun armateur n'engagera de telles dépenses.

**M. Gustafson:** Quand j'étais jeune, dans les Prairies, où mes parents avaient une entreprise agricole, je pensais que des armateurs comme Onassis et d'autres gens comme lui roulaient sur l'or. Vous représentez 13 armateurs, tous des armateurs canadiens. Lorsqu'il s'agit de transporter des céréales canadiennes, devez-vous affronter la concurrence d'armateurs étrangers, ou ce marché est-il plutôt dominé par les 13 armateurs canadiens?

**M. Hall:** Dans le cas de céréales qui doivent être transportées à l'extérieur du Canada... nous avons des règles comme les États-Unis et d'autres pays en ont, je suppose, des lois sur le cabotage, qui stipulent que lorsqu'il s'agit de transporter des céréales, ou quelque autre produit, entre deux ports canadiens, il faut utiliser un navire battant pavillon canadien et des équipages canadiens. Donc, les céréales en provenance de Thunder Bay, qui sont contrôlées par la Commission canadienne du blé, sont principalement transportées par des navires canadiens, sur la voie maritime du Saint-Laurent, en vue de leur transbordement sur un navire océanique.

**M. Gustafson:** À Vancouver, on demande 6,52\$ le boisseau, je pense, et à Thunder Bay, environ 6,05\$ le boisseau. Selon ce que je peux lire ici... vous dites que cela est dû à la subvention du Nid-de-Corbeau, n'est-ce pas? Est-ce bien cela?

**M. Hall:** Je dis que le fret... et je suis persuadé que vous avez vu ce petit dépliant qui a été publié par l'administration du transport des grains. L'ATG l'a publié pour expliquer au producteur de quoi se composent les frais qu'il doit payer. Il donne une ventilation de tous les instants: les tarifs du silo, comprenant les frais de la réception, de la manutention, de l'entreposage, etc.; la part des chemins de fer; puis, dans le cas du transport vers la côte ouest, les coûts que cela représente. L'expéditeur paie 33,74\$ en tout. Pour le transport par wagon, le gouvernement verse 21\$. En réalité, le coût total est de 54\$, mais tout ce que le producteur voit vraiment, c'est 34\$. Cela explique pourquoi il est vraiment difficile de l'intéresser au coût réel du transport des céréales.

S'il expédie ses céréales vers l'est, le producteur constate que cela lui coûte environ 18\$ de plus. Il y a le transport sur les Grands Lacs qui vient s'ajouter, ce qui signifie un transbordement de plus sur le Saint-Laurent... et quelqu'un doit payer pour l'utilisation du navire. Mais là encore, les expéditeurs paient, au total, 51,63\$, dont 21\$ sont payés par le gouvernement, à même les 740 millions de dollars.

[Text]

**Mr. Gustafson:** The shippers you represent all operate on the St. Lawrence?

**Mr. Hall:** Correct.

**Mr. Gustafson:** So you have no ties with the shipping companies operating on the west coast?

**Mr. Hall:** There are no Canadian flagged boat carriers on the west coast. They're all tugs and barges.

• 1710

**Mr. Harvard (Winnipeg St. James):** As a member from the west, I would like to ask you a couple of questions regarding the Crow rate or the Western Grain Transportation Act.

If the Crow benefit were extended to the marine service in the same manner it is applied to rail service, what would that subsidy cost?

**Mr. Hall:** I don't know. We really haven't worked it out. You have to look at an extra cost. There is the vessel cost of \$13.60 that includes the seaway, pilotage, etc., and the transfer cost of \$4. That is almost \$18 per tonne of extra cost and puts us at a disadvantage when the producer looks at the west coast.

**Mr. Harvard:** I can't attest to its veracity, but I heard if you applied the Crow rate subsidy to the marine end of it, it might cost an extra \$40 million in subsidies. Is that way out to lunch?

**Mr. Hall:** No, that's what I understand was in the NTA report. My assistant just gave me the number, \$40 million.

**Mr. Harvard:** On behalf of the shipowners, how would you describe that \$40 million? Is it a paltry sum or very costly?

**Mr. Hall:** In relation to what? I'm not quite sure I understand.

**Mr. Harvard:** Well, in relation to say the current subsidy of over \$700 million.

**Mr. Hall:** Well, certainly it would be awfully low, but is it going to come out of the \$740 million or would it be added to the \$740 million? I'm not sure what CN and CP would say if it were deducted.

**Mr. Harvard:** If this subsidy were extended, do you think it would have a dramatic change with respect to tonnage? You are saying since 1984 there has been this turnaround. It was 35:65 or 30:70 or whatever. If the subsidy were extended, do you think it would do much to the turnaround with respect to tonnage?

**Mr. Hall:** This whole business of grain movement is a very complex subject, as you know, and it has been studied to death. I can't remember all the details of it, but it seems to me at one stage the board could command a higher price for grain in the St. Lawrence. They can't do that anymore because the market system has changed.

[Translation]

**M. Gustafson:** Tous les expéditeurs que vous représentez utilisent la voie maritime du Saint-Laurent, n'est-ce pas?

**M. Hall:** C'est juste.

**M. Gustafson:** Vous n'avez donc aucun lien avec les expéditeurs qui utilisent la côte ouest?

**M. Hall:** Il n'y a pas de véritables armateurs canadiens sur la côte ouest. Il n'y a que des remorqueurs et des barges.

**M. Harvard (Winnipeg St. James):** En tant que député de l'Ouest, j'ai quelques questions à vous poser au sujet des subventions du Nid-de-Corbeau et de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Si l'on accordait aux services maritimes la subvention du Nid-de-Corbeau, selon la même formule que l'on applique aux services ferroviaires, combien cette subvention coûterait-elle?

**M. Hall:** Je ne le sais pas. Nous ne l'avons pas vraiment calculé. Il faut considérer les frais additionnels qui existent actuellement. Il y a les frais d'utilisation du navire, qui sont de 13,60\$, ce qui comprend les péages de la voie maritime, les frais de pilotage, etc., et les frais de 4\$ pour le transbordement. Il y a donc un écart de presque 18\$ à l'avantage des transbordeurs de la côte ouest.

**M. Harvard:** Je ne sais pas dans quelle mesure ce chiffre est exact, mais on a dit que si l'on accordait la subvention du Nid-de-Corbeau aux services maritimes, cela pourrait représenter 40 millions de dollars de plus en subventions. Cela vous paraît-il exagéré?

**M. Hall:** Non, je pense que c'est le chiffre que l'on avançait dans le rapport de l'ONT. Mon adjoint vient tout juste de me donner le chiffre précis. Il s'agit bien de 40 millions de dollars.

**M. Harvard:** Au nom des armateurs, comment qualifieriez-vous cette somme? Quarante millions de dollars, cela vous paraît-il exorbitant?

**M. Hall:** Par rapport à quoi? Je comprends mal votre question.

**M. Harvard:** Par rapport aux 700 millions de dollars et plus qui sont donnés en subventions à l'heure actuelle.

**M. Hall:** Ce serait évidemment très peu, mais cela proviendrait-il des 740 millions de dollars que l'on donne déjà, ou cette somme viendrait-elle plutôt s'y ajouter? Je ne sais pas quelle serait la réaction du CN et du CP s'ils savaient qu'ils perdraient ce montant.

**M. Harvard:** Si la subvention était accordée, croyez-vous que cela aurait un effet radical pour ce qui est du volume? Vous nous disiez que depuis 1984, la situation s'est inversée. Le rapport était de 35:65 ou de 30:70 ou quelque chose comme cela. Si la subvention était accordée aux services maritimes, pensez-vous que cela aurait une influence quelconque à cet égard?

**M. Hall:** La question du transport des céréales est un sujet très complexe, comme vous le savez, et on l'a vraiment retournée dans tous les sens. Je ne me souviens pas précisément de tous les détails, mais il me semble qu'à une certaine époque, la Commission pouvait commander un prix plus élevé pour les céréales transportées par la voie maritime du Saint-Laurent. Elle ne peut toutefois plus le faire, parce que le marché a évolué.

[Texte]

Now it's the same price on both sides of the country, so they had to deduct the cost of the seaway portion from it. From the farmer's point of view, he's not getting a good deal. He would rather go west. I understand that.

Then you get into the proper dividing line in the Prairies. Where does it become cheaper to go east than go west? All of those factors start coming into it.

I know of a situation that occurred just a couple of months ago. Venezuela bought a fair amount of grain. It purposely went out to the west coast as opposed to the east coast, because it was felt there was a marginal difference in favour of the producers there. But we always handle Venezuela out of the St. Lawrence system.

**Mr. Harvard:** Now with respect to the method of payment, I understand from the owners' point of view that you would be happy to change the method of payment to the producer. Right?

**Mr. Hall:** Yes, but we are not saying that is a panacea for all of our problems.

**Mr. Harvard:** No, I understand that, but do you think if the method of payment were changed and you paid the producers, you would have roughly the same kind of tonnage going east and west? In other words, would the east-west flow of transportation stay relatively the same or would there be, in your opinion, perhaps a dramatic shift of transport of grain to the United States?

**Mr. Hall:** There could be. It's wide open. I don't know if anybody has the answer to that question, to be honest.

We do not approach it by saying the method of payment is the answer. We approach it by saying the status quo is not the answer.

• 1715

**Mr. Harvard:** I understand that. I guess what I am driving at, Mr. Hall, is that it is possible, or would you agree that it's possible, that if the method of payment were changed to producer, there could be a shift from east-west to north-south, and if that happened, you people on the Great Lakes, or on the seaway, would not be a beneficiary?

**Mr. Hall:** Correct. I accept everything you are saying. That's the gamble; anything we looked at, any studies we examined, any alternatives we looked at, all said we have to take our chances. We have to look at this and see what it does, because what I am hoping comes out of it—I agree with you, there will be a greater risk of north-south; I accept all that—is that there will be a greater effort on the part of the railways and all other factors in the prairie transportation and handling system. The producer—and I have a lot of faith in the producer looking after his money pretty well—would damn well go for the cheapest thing possible. He may end up just growing beef cattle, for all I know, and then we're all out of luck.

[Traduction]

Aujourd'hui, le prix est le même des deux côtés du pays. Elle a donc été obligée de déduire du prix le coût de l'utilisation de la voie maritime. L'agriculteur n'a vraiment rien à y gagner. Il préfère évidemment expédier ses céréales vers l'Ouest. Je comprends cela.

Il faut aussi tenir compte de la ligne de démarcation dans les Prairies. À partir de quel endroit cela devient-il moins cher d'expédier ces céréales vers l'Est que vers l'Ouest? Tous ces facteurs prennent progressivement de l'importance.

Je vais vous relater un événement qui s'est produit il y a à peine deux mois. Le Venezuela nous a acheté une bonne quantité de céréales. On a préféré expédier les céréales par la côte ouest plutôt que par la côte est, car on pensait que cela avantagerait quelque peu les producteurs. Mais nous avons toujours emprunté la voie maritime du Saint-Laurent pour faire parvenir des produits au Venezuela.

**M. Harvard:** Si j'ai bien compris, les armateurs voudraient que l'on modifie la méthode de paiement des producteurs, n'est-ce pas?

**M. Hall:** Oui, mais nous ne prétendons pas que cela réglerait toutes nos difficultés.

**M. Harvard:** Non, je comprends bien cela, mais si l'on vous permettait de payer directement les producteurs, la quantité de céréales transportées vers l'Est et vers l'Ouest demeurerait-elle à peu près la même? Autrement dit, le transport dans l'axe est-ouest demeurerait-il à peu près le même, ou y aurait-il, selon vous, un transfert radical du transport vers les États-Unis?

**M. Hall:** Cela pourrait arriver. Je ne sais pas si qui que ce soit peut vraiment répondre à cette question, pour être honnête avec vous.

Nous ne prétendons pas que la méthode de paiement représente la solution à tous nos problèmes. Nous pensons plutôt que le statu quo n'est pas la réponse.

**M. Harvard:** Je comprends cela. Ce que je vous demande, en réalité, monsieur Hall, c'est si vous admettez qu'il pourrait arriver, advenant que la méthode de paiement soit modifiée, que nous assistions à un transfert du transport de l'axe est-ouest à l'axe nord-sud; le cas échéant, vous, qui naviguez sur les Grands lacs ou sur la voie maritime, en bénéficiez.

**M. Hall:** C'est juste. Je le reconnais tout à fait. Mais c'est précisément là l'enjeu. Toutes les recherches et toutes les études que nous avons examinées, toutes les solutions de rechange que nous avons envisagées, démontrent que nous devons courir le risque. Nous devons tenter notre chance et voir ce qu'il en ressortira, car ce que j'espère—tout en étant d'accord avec vous, au sujet du plus grand risque qu'il y ait un transfert nord-sud; je reconnais tout cela—c'est qu'un effort plus grand sera déployé par les chemins de fer et tous les autres intervenants dans le réseau de manutention et de transport des Prairies. Le producteur—et je lui fais confiance pour bien gérer son argent—pourra fort bien choisir le moyen le moins cher possible. Il deviendra peut-être même éleveur de bétail, et nous en subirons tous les conséquences.

[Text]

All I am saying is I think it would produce all kinds of efficiencies in the railways—get rid of all these crazy branch lines that are inflating this number, this \$30 a tonne that everybody has to pay all the time. There is a lot of room for improvement. I don't think anybody is going to tackle it so long as nobody cares, because they are not paying the full shot anyway.

**Mr. Harvard:** Just one more question, Mr. Hall. Actually, there are many possible scenarios. If the subsidy were extended down the seaway, do you think that automatically would create a lot of tension between the seaway and coastal ports? You mentioned the coastal ports being very busy and that kind of thing—

**Mr. Hall:** The west coast?

**Mr. Harvard:** Yes, the west coast. Do you think the west coast has to look upon alleviating your situation with great concern, or is there ample room for both the seaway and the west coast?

**Mr. Hall:** I think there's ample room. If we look at the numbers right now. . . last year, for example, we exported about 32 million tonnes—in that range, I think. The west coast couldn't handle more than 22 million tonnes. So the other 10 million tonnes had to go east. Even if it were \$100 a tonne more, it had to go east. If we keep producing the way we think we are going to keep producing and the way we think the markets are developing out there and we get up to 40 million tonnes, what are they going to do?

They can make certain improvements to the elevators in Vancouver, but they've got turnaround problems just because of the configuration of the harbour. You know, it's three days longer turnaround in the port than it is in Thunder Bay. Thunder Bay is pretty efficient. Prince Rupert, the same thing—there are limitations to what you can do there, but I accept the fact that you might be able, by spending a few millions bucks maybe, to increase that capacity from 20 million to 22 million, maybe even to 24 million, if everything goes right.

But all I am saying is before you invest. . . some people are talking about putting a new elevator at Roberts Bank; I would like to know what the term investment is going to be versus what it costs to go east.

**Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre):** Let's pursue this Crow benefit a little bit. First of all, do you, as president of the Canadian Shipowners Association, represent just the 13 shipping companies, or do you represent shippers as well, or—

**Mr. Hall:** No, just shipowners.

**Mr. Laporte:** So the 13—

[Translation]

Tout ce que je dis, c'est que cela contribuerait peut-être à améliorer l'efficacité du côté des chemins de fer—on se débarrasserait de tous ces embranchements inutiles qui gonflent ce montant, ces 30\$ la tonne que tout le monde doit toujours payer. Il y a beaucoup de place à amélioration. Mais je ne pense pas que l'on soit tellement intéressé à régler le problème, puisque les producteurs ne paient pas vraiment le plein prix.

**M. Harvard:** Une dernière question, monsieur Hall. En réalité, il peut arriver bien des choses. Si l'on accordait la subvention aux services maritimes, pensez-vous que cela créerait automatiquement beaucoup de tensions entre la voie maritime et les ports de la côte? Vous avez dit que ces ports sont très achalandés, et que l'activité y était. . .

**M. Hall:** Sur la côte ouest?

**M. Harvard:** Oui, les ports de la côte ouest. Pensez-vous que les gens de la côte ouest devraient beaucoup s'inquiéter du fait que l'on contribue à vous faciliter un peu les choses, ou l'activité est-elle amplement suffisante pour satisfaire en même temps les gens de la voie maritime et ceux de la côte ouest?

**M. Hall:** Je pense que l'activité est amplement suffisante. Si nous jetons un coup d'oeil aux chiffres. . . l'année dernière, par exemple, nous avons exporté environ 32 millions de tonnes, je pense. Sur la côte ouest, on ne pouvait pas recevoir tellement plus que 22 millions de tonnes. Les 10 autres millions de tonnes ont donc emprunté la voie de l'est. Même si cela avait coûté 100\$ de plus la tonne, on n'avait pas le choix. Si nous continuons à produire comme nous le prévoyons, de la façon dont les marchés se développent, selon nos estimations, et si nos exportations atteignent 40 millions de tonnes, que feront-ils?

On pourra bien apporter certaines améliorations aux silos, à Vancouver, mais le temps de traitement pose certaines difficultés particulières, ne serait-ce qu'en raison de la configuration du port. Savez-vous qu'à Vancouver, le temps de traitement est de trois jours plus long qu'à Thunder Bay? Les installations, à Thunder Bay, sont vraiment efficaces. À Prince Rupert, la situation est la même—il y a des limites à ce que l'on peut faire. Mais, je reconnais tout de même qu'en dépensant quelques millions de dollars, peut-être, on pourrait faire passer la capacité de 20 à 22 millions de tonnes, et peut-être même à 24 millions de tonnes, si tout va bien.

Toutefois, avant d'investir de telles sommes. . . il y a des gens qui discutent de la possibilité de construire un nouveau silo à Roberts Bank; je voudrais bien savoir combien cela coûtera comparativement en ce qu'il en coûte pour expédier des marchandises par la voie maritime.

**M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre):** Parlons encore un peu de la subvention du Nid-de-Corbeau. En tant que président de l'Association des armateurs canadiens, représentez-vous uniquement les 13 armateurs canadiens, ou représentez-vous aussi des expéditeurs. . .

**M. Hall:** Non, uniquement les armateurs.

**M. Laporte:** Donc, les 13 armateurs. . .

[Texte]

**Mr. Hall:** Yes, there is only one other major owner, certainly in eastern Canada. As I said earlier, there are no bulk vessels in the west coast; there are tugs and barges or foreign ships coming in to take our grain and pulpwood and all the rest of it. The only fleet that doesn't belong is the Irving empire.

**Mr. Laporte:** Okay. What is the Canadian Shipowners Association's actual position on the transportation talks on the Crow benefit? What is your—

**Mr. Hall:** We came out in favour of change.

**Mr. Laporte:** Okay. I believe you are part of FACS—

**Mr. Hall:** Yes, we are.

**Mr. Laporte:** —and I believe their position, which I presume you would agree with, is that it should be pay the producer. Is that not correct?

**Mr. Hall:** Yes, that's basically. . . Does FACS say that—

**Mr. Laporte:** Yes, they do, and you concur with that?

**Mr. Hall:** Yes, because of what I have just been saying, I think it leads to greater efficiencies.

**Mr. Laporte:** The concern I would raise with you is this. A couple of weeks ago when I was on this committee last time, we had a vice-president from CN who was here who was making comments to the effect that if the Crow disappeared, there would be competition. For example, Burlington Northern would be very competitive; that grain going to Mississippi would look very attractive. I have heard people from Saskatchewan Wheat Pool comment that these are options that will come about. Other organizations make comments saying that they can move grain by unitrain down to the Mississippi a lot cheaper than by the seaway, which is really inefficient. Those are the comments they'll make. Therefore I'm wondering if in taking the position of paying the producer you're not opening up a Pandora's box. Have you thought out these options?

• 1720

**Mr. Hall:** Yes. The line of questioning a little earlier touched on that. I agree these are all risks, but if you're in business you've got to try something else. If the current system isn't working you're going to have to gamble somewhere or you're going to go down the tube anyway. All I'm saying is that sure, the Mississippi River has been there for a donkey's age. One year it's competitive, the next year it isn't, so we never know from year to year what's going on. It depends on how busy they are with their own grain.

If, for example, GATT gets its act together and if we do this deal in Canada and change the method of payment, I suspect there is going to be hell of a flow of volume going down the Mississippi anyway and it is going to be American

[Traduction]

**M. Hall:** Oui, il y a seulement un autre armateur important, dans l'Est du Canada, en tout cas. Comme je l'ai dit plus tôt, il n'y a pas de navire spécialisé dans le transport des marchandises en vrac sur la côte ouest. Il n'y a que des remorqueurs et des barges, ou des navires étrangers qui viennent chercher nos céréales et notre bois, et toutes sortes d'autres produits. La seule autre flotte qui ne fait pas partie de l'Association, c'est celle des frères Irving.

**M. Laporte:** Très bien. Quelle est la position de l'Association des armateurs canadiens dans le contexte des négociations concernant la subvention du Nid-de-Corbeau? Quelle est votre. . .

**M. Hall:** Nous sommes en faveur du changement.

**M. Laporte:** D'accord. Je pense que vous faites partie du groupe FACTS. . .

**M. Hall:** Oui, en effet.

**M. Laporte:** . . . et je crois que la position de ce groupe avec laquelle vous êtes d'accord, je suppose, veut que les armateurs paient eux-mêmes le producteur. Cela est-il juste?

**M. Hall:** Oui, c'est fondamentalement la position. . . est-ce que le groupe FACTS dit que. . .

**M. Laporte:** Oui, et vous êtes d'accord?

**M. Hall:** Oui, en raison de ce que je viens tout juste de dire. Je pense que cela améliorera l'efficacité.

**M. Laporte:** Il y a environ deux semaines, au comité, l'un des vice-présidents du CN nous disait que si la subvention du Nid-de-Corbeau disparaissait, il y aurait de la concurrence. Par exemple, la société Burlington Northern serait très concurrentielle; les céréales à destination du Mississippi deviendraient très intéressantes. Des représentants du Syndicat du blé de la Saskatchewan ont même dit que ces possibilités seront un jour exploitées. D'autres organisations affirment qu'elles peuvent acheminer des céréales aux abords du Mississippi, par trains unitaires, à un coût beaucoup moins élevé que par la voie maritime, ce qui n'est pas une méthode efficace. C'est tout ce qu'elles sont prêtes à dire là-dessus. En défendant l'idée de payer le producteur, je me demande si vous ne prenez pas de grands risques. Y avez-vous pensé?

**M. Hall:** Oui, et le problème a été évoqué lors de questions antérieures. Je reconnais qu'il y a des risques, mais il y en a toujours quand on fait des affaires. Si le système actuel ne marche pas, il faut prendre le risque d'essayer autre chose si l'on ne veut pas disparaître. Je reconnais que la solution du Mississippi existe depuis les temps immémoriaux, mais il faut bien comprendre que l'on ne sait jamais, d'une année à l'autre, si ce sera une solution compétitive. Tout dépend de l'ampleur du trafic céréalier sur le Mississippi d'une année à l'autre.

Si le problème du GATT se règle, ce qui voudrait dire que la méthode de paiement changerait au Canada, je soupçonne que des quantités énormes de céréales circuleront sur le Mississippi, et je parle ici de céréales américaines, les

[Text]

grain and Canada will get second choice. They've got a hell of a big breadbasket of grain down there that has to be looked after, and that Mississippi system at the same time has to look after the steel industry and the coal industry and everything else, so I'm not so sure.

The railway, yes, that's a threat. I accept that that's a threat, but I'm not sure again if everything works and there's a heck of a volume of export of grains that the railway system is capable of handling both the U.S. volume and the Canadian volume. I don't know.

**Mr. Laporte:** It depends on how you want to approach this thing. Talking about a competitive system, maybe it's more competitive to bypass the St. Lawrence altogether and start running unitrains right out to Quebec. That has been tried too, and maybe that's a more efficient system. If that proved to be more efficient, surely you wouldn't support that?

**Mr. Hall:** I certainly wouldn't support anything that might be subsidized. That's what I worry about, and I certainly would like to know a little bit more. This winter I know that they moved approximately one million tonnes from Thunder Bay to Quebec City for direct shipment onto deepsea ships there, and I'm told that the rate is maybe a few dollars higher than what the total cost is of Thunder Bay-laker-Quebec City.

The question I have in my mind is that if our industry had \$740 million coming in regularly every year that included an 18% return to cover overhead and everything else, how would I use that money? There are all kinds of opportunities. Nobody that I know of in our transportation business is guaranteed 18%. It's a kind of nice cashflow to have. Is there any way that there could be cross-subsidization? Is that possible? I don't know.

**Mr. Laporte:** Their report talks about setting up an efficient Canadian grain transportation system, and I think we can all agree with that. There are thousands and thousands of jobs that are involved in this industry, with hundreds of millions of dollars a year going to the Canadian economy, so I think that our basic underlying objective would be to maintain a viable, healthy, competitive Canadian grain transportation system that would move grain efficiently.

The concern I have is that by simply looking at one aspect, moving the WGTA, maybe you've got some blinders on your views in that you may end up losing, and so will the whole Canadian economy due to the fact that we may find ourselves in a pretty tight situation. Unless we look at all the options from the south before you take that position, then we're opening ourselves up to a lot potential pain and agony. Would you agree with that?

**Mr. Hall:** No, I'm sorry, sir, I don't. In fact, it's too late. We're already taken a position, and I don't think we're going to wait until the end and then just sort of tag on and wait and see what the majority wants to say. We've taken a position because, as I've said earlier, we just believe from everything we've seen, everybody we've talked to and everything else that's going on, that the status quo is our death knell. We'll just less and less and less as people start

[Translation]

céréales canadiennes passant au deuxième rang. Il y a aux États-Unis une énorme région céréalière, dont il faut transporter la production, mais il ne faut pas oublier que le Mississippi est une voie de transport pour l'industrie métallurgique, pour le charbon et pour beaucoup d'autres produits.

Certes, le transport ferroviaire constitue une menace, je le reconnais, mais je ne suis pas certain que le réseau ferroviaire serait capable d'assurer le transport de toutes les céréales américaines et de toutes les céréales canadiennes s'il y avait des exportations importantes. Je ne le sais pas.

**M. Laporte:** Tout dépend de la façon dont on voit les choses. Sur le plan de la compétitivité, peut-être est-il plus avantageux d'éviter complètement la voie maritime du Saint-Laurent pour faire du transport par trains unitaires jusqu'au Québec. Cela a déjà été tenté, et c'est peut-être une solution plus efficiente. Si tel était le cas, vous ne seriez pas en faveur de ce système?

**M. Hall:** Je ne serais en tout cas pas en faveur d'un système qui pourrait être subventionné. Voilà ce qui m'inquiète, et voilà pourquoi j'aimerais en savoir plus. Je sais que l'on a transporté cet hiver environ un million de tonnes de Thunder Bay jusqu'à la ville de Québec, pour transborder sur des navires transocéaniques, et je me suis laissé dire que le tarif n'était que de quelques dollars plus élevé que pour faire le même trajet par les Grands Lacs.

La question que je me pose est la suivante: si notre industrie avait des recettes régulières de 740 millions de dollars par an, comprenant un taux de rendement de 18 p. 100 pour couvrir les frais généraux et les profits, comment utiliserais-je cet argent? Il y a toutes sortes de possibilités. Je ne connais personne, dans notre secteur, à qui l'on garantisse 18 p. 100. C'est un taux extrêmement attrayant. Se peut-il qu'il y ait là un système de subventions croisées? Est-ce possible? Je n'en sais rien.

**M. Laporte:** Les auteurs du rapport disent que l'objectif doit être de mettre sur pied un système efficient de transport des céréales canadiennes, ce que personne ne contestera. Des milliers et des milliers d'emplois dépendent de cette industrie, qui procure chaque année des centaines de millions de dollars à l'économie canadienne. Par conséquent, me semble-t-il, notre objectif essentiel devrait être de garantir la viabilité, la santé et la compétitivité de notre système de transport des céréales, pour ne pas mettre cette richesse en danger.

Ce qui m'inquiète, quand on parle de changer la LTGO, c'est que l'on risque de ne voir qu'un aspect des choses et, en fin de compte, de se retrouver perdants. Si tel est le cas, c'est toute l'économie canadienne qui sera pénalisée. Autrement dit, si l'on n'examine pas attentivement toutes les options existant aux États-Unis, avant de prendre cette position, on s'expose à beaucoup de difficultés. Êtes-vous d'accord avec cela?

**M. Hall:** Non, je regrette, je ne le suis pas. En fait, il est déjà trop tard. Nous avons déjà pris notre décision et nous n'avons pas l'intention d'en reporter l'exécution en attendant de voir ce que la majorité décidera. Comme je l'ai déjà dit, nous avons pris notre décision parce que, suite à nos consultations auprès de toutes les parties concernées, nous avons conclu que le statu quo est pour nous un arrêt de mort. Nous aurons de moins en moins de travail à mesure

[Texte]

looking at the high cost of going through the seaway, and they'll start expanding on the west coast. So we're saying no. We're ready to gamble. The world changes. Maybe what you're saying is absolutely right, but I can raise just as many arguments on one side as you can raise on the other.

• 1725

**Mr. Gustafson:** I was on the road to the question that came from the hon. member from Winnipeg and the hon. member from Moose Jaw. The CPR have indicated in the release I read yesterday that they're losing a great deal of money in transportation, particularly in Canada in various points, on rail lines and so on, but making money on the running rights going into the U.S.A. Of course the point was made by both of the opposition members, might the grains go south? I happen to live right on the Minneapolis-Regina line. As you know, the biggest percentage of grain in the grain belt is grown in southern Saskatchewan and southern Manitoba within 100 miles of the border. While the major amount of grain is now moving west, all the time I'm hearing this more and more from my farmers.

The other thing is that if you take the diversification, say feeding grain and selling beef into the U.S. as where the market goes, then that means you're going to feed barley, oats, and other coarse grains to livestock. Predominantly it's being fed in Alberta right now, because of the subsidies that have been paid through oil money in that province, which has hurt the feeding industry in Saskatchewan and Manitoba.

On the other hand, that beef ends up in the south. The farmer can compete when it comes to a hamburger paid for by a North American. He can't compete when it comes to prices paid by the Third World, and therein lies the problem. On the other hand, there's no question that our farmers are the most productive in the world. Maybe the Australians can compete with us; I'm not sure.

**Mr. Hall:** I think you're right. We are very productive.

**Mr. Gustafson:** We're out-producing the Americans dollar-wise.

**Mr. Hall:** I could paint another scenario along the lines you're talking about. I was involved in a question that came up a little while ago about the movement of western Canadian coal to Ontario Hydro. One of the studies we did indicated that it would be cheaper to take that coal, which is on the B.C.-Alberta border, go straight south, come through to Duluth, and avoid Canada altogether. Why? Because of the high cost of going through the Prairies and paying excise tax or the fuel tax, 17¢ a litre in Saskatchewan or whatever the hell it is. Alberta, Saskatchewan, Manitoba, and Ontario are all collecting. You don't even stop. You're just going through. You're on your own highway, but you're paying this

[Traduction]

que les gens se rendront compte que l'utilisation de la voie maritime coûte cher, ce qui va les amener à se développer vers l'Ouest. Nous sommes donc prêts à prendre des risques pour nous adapter à l'évolution du monde. Ce que vous dites est peut-être tout à fait légitime, mais je peux vous donner autant d'arguments allant dans l'autre sens.

**M. Gustafson:** J'étais sur le point de poser la question que viennent de poser le député de Winnipeg et celui de Moose Jaw. Je lisais hier dans un communiqué de presse que le CP perd beaucoup d'argent dans le domaine du transport, notamment au Canada, mais qu'il en gagne beaucoup grâce aux droits de circulation vers les États-Unis. Évidemment, les deux députés de l'opposition se demandent si nos céréales ne risquent pas d'être transportées au Sud. Il se trouve que je réside précisément sur la voie Minneapolis-Regina. Comme vous le savez, la proportion la plus importante de céréales cultivée dans la ceinture céréalière l'est dans le Sud de la Saskatchewan et du Manitoba, à 100 milles de la frontière. Bien que la majeure partie de ces céréales soit maintenant acheminée vers l'Ouest, les problèmes de transport préoccupent constamment les agriculteurs de ma région.

Si on parle de diversification, on parle de culture de grains de provende et de vente de boeuf aux États-Unis, et cela veut dire que le bétail sera nourri avec de l'avoine, de l'orge et d'autres types de grains de provende. À l'heure actuelle, ce bétail est élevé principalement en Alberta, à cause des subventions offertes dans cette province grâce aux revenus du pétrole, ce qui a été préjudiciable à l'industrie de l'élevage de la Saskatchewan et du Manitoba.

Cela dit, ce boeuf est consommé aux États-Unis. L'agriculteur canadien peut faire concurrence à son homologue américain lorsque le boeuf est transformé en hamburger consommé en Amérique du Nord. Par contre, il ne peut pas faire concurrence aux prix payés par le Tiers monde, et c'est de là que vient le problème. Pourtant, il est incontestable que nos agriculteurs sont les plus productifs au monde. Peut-être les Australiens le sont-ils autant, mais je n'en suis pas sûr.

**M. Hall:** Vous avez raison, nous sommes très productifs.

**M. Gustafson:** Nous le sommes beaucoup plus que les Américains.

**M. Hall:** On peut envisager un autre scénario à partir de ce que vous venez de dire. Je me suis occupé récemment des problèmes de transport du charbon de l'Ouest canadien vers les centrales d'Hydro Ontario. L'une des études réalisées à ce sujet concluait qu'il serait moins cher de transporter ce charbon, qui vient de la frontière Colombie-Britannique-Alberta, directement par les États-Unis, c'est-à-dire par Duluth, en évitant complètement le Canada. Pourquoi cela? Parce que les frais de transport sont très élevés dans les Prairies, parce qu'il faut payer la taxe d'accises, ou la taxe sur le carburant, qui est de 17¢ le litre en Saskatchewan, ou quelque chose comme cela. En fait, toutes les provinces

[Text]

high excise tax for fuel. So I can paint a scenario that says we'll avoid Thunder Bay, we'll avoid the Prairies altogether, come straight south, and go to Duluth.

**Mr. Gustafson:** I just wanted to indicate what the situation is on the Prairies. We're in a tight situation as producers. There's no question.

**Mr. Hall:** We accept that.

**Mr. Gustafson:** However, I think we are the most efficient producers in the world—

**Mr. Hall:** I accept that.

**Mr. Gustafson:** —without a doubt.

**Mr. Hall:** You have no argument from me, sir.

**Mr. Gustafson:** The next thing is that we can't subsidize the Third World alone—

**Mr. Hall:** I know.

**Mr. Gustafson:** —nor can the Canadian treasury. One of my pet themes has been calling on the G-7 countries to get into the game. Wheat is \$43 a bushel in Japan. It's \$17 a bushel in Zambia. We just can't produce it at \$2.09 or—

**Mr. Hall:** Is that EEC grain or U.S. grain in Zambia?

**Mr. Gustafson:** That's the grain they're growing, and of course they're subsidizing it because they're trying to strengthen their farmers' position.

**Mr. Hall:** I see numbers of \$50-a-tonne subsidies by the U.S. or the EEC. No wonder we have a problem.

**Mr. Gustafson:** Yes, and that is not going to come to an end unless... Hopefully the GATT can do it. Personally, I'm not one who has a lot of faith in that.

I'm glad you recognize that we have a very serious problem.

**Mr. Hall:** I agree.

**Mr. Gustafson:** If Canada is going to have a transportation system that's going to survive all this, then there's going to have to be a lot of co-operation between the rail lines, shipping lines, and agriculture.

**Mr. Hall:** Nobody's really asked the question, what do you want? I just would like to know, do you want us or not? Do you want a grain fleet? If you don't want a grain fleet, then we'll get out and open up a chain of McDonald's restaurants. That's all we want to know. We're not going to sit around, going through this cancer process of not knowing from year to year just what the heck is going on. Somebody has to address that, and do so pretty soon, because if it goes, it isn't coming back.

[Translation]

perçoivent quelque chose, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario. Et pourtant, les convois ne s'arrêtent aucunement dans ces provinces, ils ne font que les traverser. Sur nos propres routes, nous devons payer cette taxe d'accise sur le carburant. On peut donc parfaitement envisager que des transporteurs éviteront Thunder Bay, éviteront même complètement les Prairies, pour passer directement au sud de la frontière, par Duluth.

**M. Gustafson:** Je voulais simplement indiquer la situation difficile dans laquelle se trouvent les producteurs des Prairies. C'est tout.

**M. Hall:** J'en conviens.

**M. Gustafson:** Pourtant, je pense que nous sommes les producteurs les plus efficaces au monde... .

**M. Hall:** Je le reconnais.

**M. Gustafson:** C'est incontestable.

**M. Hall:** Je ne le conteste pas.

**M. Gustafson:** Nous ne pouvons cependant pas subventionner seuls le Tiers monde... .

**M. Hall:** Je sais.

**M. Gustafson:** ...et le Trésor canadien ne le peut pas non plus. Je réclame depuis longtemps que les pays du Groupe des Sept agissent de manière coordonnée. Le blé se vend 43\$ le boisseau au Japon, mais 17\$ le boisseau en Zambie. Nous ne pouvons pas le produire à 2,09\$ ou... .

**M. Hall:** Parlez-vous de blé européen ou américain, pour la Zambie?

**M. Gustafson:** Je parle du blé produit localement, qui bénéficie évidemment de subventions car on s'efforce là-bas d'aider les agriculteurs.

**M. Hall:** J'ai entendu parler de subventions de 50\$ la tonne offertes par les États-Unis ou par la CEE. Il n'est pas étonnant que nous ayons un problème.

**M. Gustafson:** Et ce problème ne disparaîtra pas tant que... . J'espère que le GATT réussira. Mais je dois vous dire que, personnellement, je ne fonde pas beaucoup d'espoirs à ce sujet.

Je suis heureux que vous reconnaissiez que notre problème est très grave.

**M. Hall:** Je le reconnais.

**M. Gustafson:** Si nous voulons que le Canada bénéficie d'un système de transport capable de surmonter toutes ces difficultés, il va falloir que tous les partenaires acceptent de coopérer, c'est-à-dire les sociétés ferroviaires, les sociétés de transport maritimes et le secteur de l'agriculture.

**M. Hall:** Personne ne nous a vraiment demandé ce que nous voulons. J'aimerais savoir si on veut maintenir le secteur du transport maritime des céréales, oui ou non. Si on n'en veut pas, qu'on nous le dise, nous ouvrirons des restaurants McDonald. C'est tout ce que nous voulons savoir. Nous n'avons pas l'intention de subir passivement l'évolution de ce cancer, sans savoir d'une année à l'autre ce que nous allons devenir. Il va falloir que quelqu'un s'intéresse de près à la question, et très rapidement, car l'industrie du transport maritime des céréales ne reviendra pas une fois qu'elle aura disparu.

[Texte]

• 1730

**Mr. Gustafson:** In response to that, could I say our farmers cannot continue to produce grain for \$2 and \$3 a bushel, because that's half what we were getting in 1983. With today's prices, we just can't do it.

**Mr. Hall:** I can tell you the grain rate we have been paid by the Canadian Wheat Board for the past 10 years has not exceeded a 2% per annum increase.

**Mr. Gustafson:** Where's the bulk of the grain you are now hauling going to? To what country?

**Mr. Hall:** Russia. And as you have probably heard, we had a bit of a problem last week with Russia. It is still there. I'm not sure if it's clear. This gets involved with External Affairs and all the diplomats and the financial officers and everything else. But it sure as hell scared the heck out of us, because we came out at the beginning of the season all fired up and ready to go. We took the whole fleet out, based on all the forecasts that there was going to be a big, big volume of grain. Then May 4—the Sault has been open five weeks—we are advised we're not going to need you come the middle of May, or not all of you. It's damned expensive to fit out a ship and put it out just for four or five weeks.

I can't blame anybody in Canada, I don't think. It's one of those things such that Russia is going through some hiccups right now, and I guess we all have to be patient. But I wish somebody had told us a little ahead of time, so we could have saved a lot of pain.

**Mr. Gustafson:** The numbers, as I understand them, are that we Canadian farmers sold to Russia, through the Canadian Wheat Board, of course, for 31 years, about 37% of all the grain we exported. That's a pretty big market.

**Mr. Hall:** Darn right; and they've been darned good customers. We should be nice to them.

**Mr. Gustafson:** I think we have been—

**Mr. Hall:** But not too nice. We're nice.

**Mr. Gustafson:** —with the ability to pay. That again begs the question, is the market going to be the Third World?

**Mr. Hall:** What do you do? If we don't do a deal, for whatever reason, what the hell do you do with the grain?

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Thank you, Mr. Hall and your crew, for coming here today.

I want to follow up on what Len was just saying. But first let me say I appreciate the offer of the trip to see the Thousand Islands—

**Mr. Hall:** For you it's December, "he says icily".

**Mr. Comuzzi:** I knew you were going to continue to be as nice to me as you've been in the past.

[Traduction]

**M. Gustafson:** Je dirais simplement en réponse en cela que nos agriculteurs ne peuvent pas continuer à produire des céréales pour 2\$ ou 3\$ le boisseau, ce qui est la moitié du prix qu'ils obtenaient en 1983. Aux tarifs d'aujourd'hui, ils ne peuvent pas continuer.

**M. Hall:** Je peux vous dire que le prix payé par la Commission canadienne du blé depuis dix ans n'a jamais augmenté de plus de 2 p. 100 par an.

**M. Gustafson:** Quelle est la destination de la majeure partie des céréales que vous transportez aujourd'hui?

**M. Hall:** La Russie. Vous avez probablement entendu dire que nous avons connu un petit problème, la semaine dernière, avec la Russie. Il n'a pas encore été résolu. Cela mettait en jeu les Affaires extérieures, les diplomates, les financiers, et beaucoup d'autres participants. Quoi qu'il en soit, ce problème nous a profondément inquiétés car il s'est posé au début d'une saison que nous abordions avec beaucoup d'enthousiasme. Nous avions prévu toute la flotte dont nous aurions besoin, étant donné que tout le monde prévoyait qu'il y aurait d'énormes quantités à transporter. Puis, le 4 mai, alors que le port du Sault n'était ouvert que depuis cinq semaines, on nous a dit qu'on n'aurait pas besoin de tous nos bateaux à partir du milieu du mois de mai. Croyez-moi, il n'est pas rentable du tout de préparer un navire pour ne l'utiliser que quatre ou cinq semaines.

Je ne peux sans doute accuser personne au Canada, le problème provenant probablement des nombreuses difficultés que connaît actuellement la Russie. Je suppose que nous devons faire preuve de patience. En attendant, nous aurions beaucoup apprécié que quelqu'un nous prévienne un peu plus tôt.

**M. Gustafson:** Si je comprends bien, nous avons vendu à la Russie au cours des 31 dernières années, par le truchement de la Commission canadienne du blé, environ 37 p. 100 de toutes les céréales que nous avons exportées. Cela représente un très gros marché.

**M. Hall:** Incontestablement, et les Russes ont été d'excellents clients. Nous devrions les traiter comme tels.

**M. Gustafson:** Je crois que nous l'avons fait. . .

**M. Hall:** Sans leur faire trop de gentillesse, toutefois.

**M. Gustafson:** . . . à condition qu'ils puissent payer. Cela me ramène au demeurant à ma première question: le marché de l'avenir sera-t-il celui du Tiers monde?

**M. Hall:** Si nous n'acceptons pas de négocier avec le Tiers monde, qu'allons-nous faire de toutes nos céréales?

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Merci, monsieur Hall et vos collaborateurs, de participer à la séance d'aujourd'hui.

Avant de poursuivre sur le même sujet que Len, je dois vous dire que j'apprécie beaucoup l'offre d'un voyage pour visiter les Mille-Îles. . .

**M. Hall:** Pour vous, ce sera décembre, dit-il froidement.

**M. Comuzzi:** Je savais que vous continueriez d'être aussi gentil avec moi que vous l'avez toujours été.

[Text]

I don't know about anybody else on the committee, but we Members of Parliament really take those trips with some caution today.

**Mr. Hall:** I meant it sincerely.

**Mr. Comuzzi:** I know you did, but we don't know what kind of trouble we might get into when we step outside Ottawa.

I am carrying on with what Mr. Gustafson was saying. Have you been able to make any comparison with what the toll and the total would be to take a load of grain down, say, the Mississippi River? Secondly, what are the fees or tolls or pilotage costs when you start to move grain inland in Europe?

**Mr. Hall:** I certainly don't have that one.

**Mr. Comuzzi:** How about the Mississippi?

**Mr. Hall:** Mississippi. . . I have it somewhere. I've seen it, but I think somebody was questioning it because it wasn't quite right.

**Mr. Comuzzi:** Approximately.

**Mr. Hall:** I don't know. I don't remember the details. I belong to a thing called the "Seaway Summit", which was started by the two seaway, U.S. and Canadian, entities, to look at all these things: how do we make the seaway more competitive, what is the competition, what's the cost of going down the Mississippi? There are a lot of hidden subsidies in the Mississippi that you don't see. I know if you look at it, people right away say, well, on the seaway we have these tolls and on the Mississippi there are no tolls. No, but they have a fuel tax, so much a litre or so much a gallon, whatever it is; I don't remember the exact number. But also there are an awful lot of other subsidies there that don't show up, where the Corps of Engineers are building locks and dams. How do you put a number on that? How do you find out what that is per tonne to the taxpayer? I don't know if we have it all yet.

But there are numbers, and I'd be happy to supply them to you as soon as I get them.

**Mr. Comuzzi:** I'd be very interested, because where the majority of the grain grows in Canada, that's the logical. . . if they can take our production and handle their own and handle the Canadian production, that's a real concern for shippers.

**Mr. Hall:** No question. That's why what we've been advocating all along is let's get rid of all these hidden subsidies so it's a fair market and we're all competing in the same way.

• 1735

**Mr. Comuzzi:** I think the valid question that you ask is, do you really want the shippers on the Great Lakes?

**Mr. Hall:** Do you want the Canadian fleet, or don't you?

**Mr. Comuzzi:** Exactly. I think that is fundamental. It seems that since the seaway opened in 1959 we have had a diminishing tonnage, to the point today where we are shipping 74 million tonnes. We are getting to the non-operative stage.

[Translation]

Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres membres du comité, mais je dois vous dire que les députés sont généralement très prudents, quand on leur offre un voyage.

**M. Hall:** L'offre était sincère.

**M. Comuzzi:** Je n'en doute pas, mais vous ne pouvez pas imaginer les risques que nous courons lorsque nous sortons d'Ottawa.

Je voudrais poursuivre sur le même sujet que M. Gustafson. Avez-vous pu comparer exactement les coûts de transport sur la voie maritime à ceux du Mississippi? Deuxièmement, quels sont les tarifs ou droits de pilotage sur les voies fluviales intérieures d'Europe?

**M. Hall:** Je n'en ai aucune idée.

**M. Comuzzi:** Et sur le Mississippi?

**M. Hall:** J'ai les chiffres quelque part, mais je crois me souvenir que quelqu'un les contestait parce qu'ils n'étaient pas tout à fait exacts.

**M. Comuzzi:** Donnez des chiffres approximatifs.

**M. Hall:** Je ne me souviens plus des détails. Je fais partie d'un organisme appelé «Le sommet de la voie maritime», qui a été mis sur pied par les deux entités, américaine et canadienne, de la voie maritime pour examiner ces questions: comment rendre la voie maritime plus compétitive, quels sont les services concurrents, quel est le coût du transport sur le Mississippi? Vous savez, il y a beaucoup de subventions cachées pour le transport sur le Mississippi. Je sais que les gens nous disent qu'il n'y a pas de droits sur le Mississippi alors qu'il y en a sur la voie maritime, mais il faut tenir compte du fait qu'il y a une taxe sur le carburant qui est imposée sur le Mississippi, dont je ne me souviens plus du montant exact. En outre, comme je le disais, il y a énormément de subventions que l'on ne connaît pas, par exemple lorsque le *Corps of Engineers* s'occupe de la construction des écluses et des barrages. Comment chiffrer cela? Comment savoir ce que cela peut représenter par tonne pour les contribuables? Nous n'avons pas toutes les données.

Cela dit, je serais très heureux de vous communiquer les chiffres dont je dispose, dès que je les aurai retrouvés.

**M. Comuzzi:** Cela m'intéresserait beaucoup étant donné les circonstances de l'industrie céréalière du Canada. Si les transporteurs américains peuvent acheminer notre production en plus de la leur, cela devrait préoccuper gravement nos expéditeurs.

**M. Hall:** Cela ne fait aucun doute. Voilà pourquoi nous réclamons depuis longtemps l'abolition de toutes ces subventions cachées, pour que les conditions de concurrence soient exactement les mêmes pour tout le monde.

**M. Comuzzi:** Je crois que la question qu'il faut poser est la suivante: veut-on des transporteurs maritimes sur les Grands Lacs?

**M. Hall:** Veut-on, oui ou non une, flotte canadienne?

**M. Comuzzi:** C'est cela. C'est fondamental. J'ai l'impression que le tonnage diminue depuis l'ouverture de la voie maritime, en 1959, et que nous ne sommes plus aujourd'hui qu'à 74 millions de tonnes, ce qui est presque insuffisant pour continuer.

[Texte]

**Mr. Hall:** Don't forget, that is 74 million tonnes that we moved. The seaway itself moved half of that. A lot of our tonnage is cross-lakes. We control 95% of the cross-lakes trade, much to the chagrin of the Americans. If the seaway is moving 40 million tonnes, 50 million tonnes, I think we represent two-thirds, and foreign ships the balance. But the rest of our tonnage is all that cross-lakes stuff that doesn't even go through the seaway.

**Mr. Comuzzi:** Carrying on with what Mr. Gustafson alluded to, we have the ability in Canada to produce, better than anyone else in the world, a commodity that is needed, yet it seems by our infrastructure and by the way we operate that by end of the day, by the time we take everything we do so well, we get to a point at which we are not competitive in either moving it or selling it. It seems to me that what we have to do, and what I'm trying to do in the party I represent—and this answers your question, I think—is make a fundamental decision that the St. Lawrence Seaway is a vital transportation route in Canada. That is number one.

If we are going to meet the expectations of what the world will need with respect to the growing of grain and other products to the year 2000 and 2020, from the figures I have seen, every facility we have presently in Canada has to be utilized to its maximum capacity. That means that we can't allow whatever facility we have, whether it is Churchill or the Great Lakes or the rail lines, to lay fallow.

What we have to do is make a commitment, particularly in the movement of grain, given Canada's deficit problem and given the debt problem we are facing, not to invest any more money in any other facilities until we maximize what we already have in place in our infrastructure—the rail lines, the shipping lines we have on the Great Lakes and the seaway, the capacity to store grain in Thunder Bay and the downriver ports in Quebec, the capacities we have in Churchill and in Prince Rupert and Vancouver.

It seems that the St. Lawrence Seaway is just not working. Maybe what it needs is a review, as if we were just opening it up again in 1959.

**Mr. Hall:** The simple answer to that one is, if we were opening it up in 1979, it would be a hell of a lot bigger than it is today, size-wise.

**Mr. Comuzzi:** I understand that. But you are not going to get it.

**Mr. Hall:** That's dreamland.

There are a lot of things out there. I think we are over-regulated. And we have all these damned inefficiencies that come about as a result of that. The existence of the current method of payment hides inefficiencies and hides what you could do to make the system work better. And everybody makes more money. Or get out of that business and get into business number 2. Maybe there is more money there.

[Traduction]

**M. Hall:** N'oubliez pas que les 74 millions de tonnes sont un chiffre total, ce qui veut dire que seulement la moitié sont passées dans la voie maritime. Une bonne partie de notre tonnage correspond à la traversée des lacs, secteur que nous contrôlons à 95 p. 100, au grand chagrin des Américains. Si l'on considère que le tonnage transporté sur la voie maritime représente de 40 à 50 millions de tonnes, nous en avons environ les deux tiers, et les navires étrangers, le reste. Quoi qu'il en soit, une bonne partie de notre tonnage n'emprunte pas du tout la voie maritime, elle concerne seulement la traversée des lacs.

**M. Comuzzi:** Pour en revenir à ce que disait M. Gustafson, nous sommes capables de produire mieux que n'importe qui au monde un produit qui est parfaitement nécessaire, mais il semble que nous soyons incapables de l'acheminer ou de le vendre à des tarifs compétitifs, à cause de problèmes d'infrastructure. De ce fait, ce que nous devons faire, et ce que j'essaie de faire au sein de mon parti—je dis cela en réponse à votre question, je crois—c'est de décider une fois pour toutes que la voie maritime du Saint-Laurent constitue une voie de transport vitale pour le Canada. C'est la première décision à prendre.

Si nous voulons répondre aux attentes du reste du monde en ce qui concerne la production céréalière, d'ici à l'an 2000 ou 2020, il me paraît évident, d'après les chiffres que j'ai vus, que nous devons utiliser tous nos services de transport, au maximum de leur capacité. Cela veut dire que nous ne pouvons nous payer le luxe de laisser nos services à l'abandon, qu'il s'agisse de Churchill, des Grands Lacs ou des voies ferrées.

En ce qui concerne le transport des céréales, nous devons donc prendre l'engagement, étant donné notre déficit national et le problème de notre endettement, de ne plus investir aucune somme dans un autre service tant que nous n'aurons pas optimisé l'infrastructure existante—les voies ferrées, les voies maritimes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, les entrepôts de Thunder Bay, les ports jusqu'à Québec et les installations de Churchill, de Prince Rupert et de Vancouver.

S'il est vrai que la voie maritime du Saint-Laurent ne marche plus, comme j'en ai l'impression, peut-être devrions-nous revoir la question de fond en comble, tout comme on l'avait fait à l'ouverture, en 1959.

**M. Hall:** La réponse la plus simple à cela est que si la voie maritime avait été ouverte en 1979 plutôt qu'en 1959, elle aurait été beaucoup plus large qu'elle ne l'est.

**M. Comuzzi:** Certes, mais nous ne pouvons pas revenir sur le passé.

**M. Hall:** Ce serait rêver en couleur.

Il y a cependant beaucoup d'autres problèmes que l'on peut résoudre, par exemple la surréglementation de nos activités et tous les facteurs d'inefficience qui en résultent. La méthode de paiement actuelle dissimule ces facteurs d'inefficience et ce qu'il faudrait faire pour que le système fonctionne mieux. Et pour que tout le monde gagne plus d'argent. Si ce n'est pas possible, peut-être faut-il accepter que tout le monde change d'activité.

[Text]

In our case, as opposed to the other modes, we have to deal with so damned many crown corporations, each of one of them operating in isolation, charging us a nickel here, a nickel there, and the next thing I know I have 50¢ more cost. The pilots want more, the port authorities want more, the seaway wants more.

• 1740

We can't do much about the physical structure of the seaway, but maybe we can do something about the depth. I must give the seaway credit; it's looking at what we can do to get more water. We can't make the ships any wider or any longer, but maybe we can do some dredging, if the environmentalists will let us.

We're now looking at the cost benefits of getting three inches. Three inches doesn't sound like very much, but it's 330 tonnes each trip on these big lakers. So, that's 660 tonnes both ways. Multiply that over the seas and you have a fair amount of tonnage. I think there is a cost benefit.

If we want to go down to six inches, the costs just skyrocket. I think the estimates of 6 million to 7 million now suddenly jump to 60 million just for three more inches. We're kind of restricted as to what we can do. I think we've done everything we can with the ships. Where possible, we've used high tensile steel or aluminum. We've squeezed the engine room and made it smaller and smaller to get more cargo space. There's not a heck of a lot else we can do.

I think the only thing left is to get rid of all the inefficiencies out there and all of these agencies. Let's re-examine them all and just see what we can do to make the thing work. If it works for us it should also work for the railways and everybody else. I have no problem with that, as long as we're all operating on the same base.

I know you didn't ask any questions about the cost of the pilotage thing and why we're doing what we're doing. When you have a system that allows pilots in the St. Lawrence River in October 1990 to get a 32% increase for three years when the government just took a strike for zero, three, and three, I have a problem. We're in such a battle because that happens every blessed time. That's why you have a \$5 million deficit. I swear it'll be higher this year because the full effects of that 30% will start to take hold.

The APA, the Atlantic Pilotage Authority, is madder than hell because it thinks the St. Lawrence is being subsidized and it's losing container trade and all that kind of thing. It's creating all kinds of problems.

**Mr. Fretz:** Mr. Hall, I recall perhaps 10 years ago—I don't know, time slips by so quickly, but—

**Mr. Hall:** We don't age that much, do we?

[Translation]

Dans notre secteur, nous devons traiter avec un nombre tellement aberrant de sociétés de la Couronne, chacune opérant isolément des autres, en percevant 5c. ici puis 5c. là, ce qui arrive en fin de compte à 50c. de plus. Les pilotes veulent plus, les autorités portuaires veulent plus, la voie maritime veut plus.

Si l'on ne peut pas élargir la Voie maritime, peut-être pourrait-on l'approfondir? Je reconnais que l'entité de gestion de la Voie maritime cherche des solutions pour augmenter le tirant d'eau. Si l'on ne peut pas élargir la voie, pour y faire passer les navires plus larges ou plus longs, peut-être pourrait-on faire un peu de dragage, si les écologistes ne s'y opposent pas.

Des études sont en cours pour voir s'il serait rentable d'ajouter trois pouces de tirant d'eau. Cela ne paraît peut-être pas beaucoup, mais cela représente 330 tonnes pour chaque voyage, sur les gros navires qui empruntent la Voie maritime, soit 660 tonnes dans les deux sens. Multipliez cela par le nombre de navires, et vous arrivez à un chiffre tout à fait impressionnant. Cela permettrait de rendre les navires beaucoup plus rentables.

Si nous voulions passer à six pouces, les coûts exploseraient. Si je ne me trompe, on a estimé que les 6 ou 7 millions de dollars que coûteraient trois pouces supplémentaires deviendraient 60 millions s'il s'agissait de six pouces. Il y a donc des limites à ce que l'on peut faire. Pour ce qui est des navires, je crois que nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire. Là où nous le pouvions, nous avons utilisé d'autres types d'acier ou d'aluminium, nous avons resserré le plus possible les salles des machines, pour laisser le plus de place possible aux marchandises. Il n'y a donc pas beaucoup plus que l'on puisse faire à ce chapitre.

Il nous reste donc maintenant à nous débarrasser des facteurs d'inefficience et de toutes les sociétés de la Couronne. Réexaminons leur fonction à toutes, pour les rationaliser, et faisons ensuite la même chose pour le transport ferroviaire et toutes les autres catégories de transport. Je n'ai aucun problème avec cela, à condition que tout le monde soit placé à égalité.

Je sais que vous n'avez pas posé de questions sur le coût du pilotage, mais il y a quand même des choses à revoir à ce chapitre. Quant on voit que les pilotes de la Voie maritime du Saint-Laurent ont obtenu en octobre 1990 une augmentation de 32 p. 100 sur trois ans, alors que le gouvernement a imposé 0 p. 100, 3 p. 100 et 3 p. 100, c'est difficile à accepter. Et c'est la même chose à chaque fois, ce qui provoque des batailles interminables. Voilà pourquoi il y a un déficit de 5 millions de dollars. Et je vous garantis qu'il sera encore plus élevé cette année, lorsque les nouvelles augmentations entreront en vigueur.

L'APA, l'Administration de pilotage de l'Atlantique, est absolument furieuse car elle estime que la Voie maritime du Saint-Laurent est subventionnée, ce qui l'amène à perdre des contrats de transport par conteneur. Cela crée toutes sortes de problèmes.

**M. Fretz:** Il y a une dizaine d'années, si je me souviens bien, Monsieur Hall—je ne sais plus, le temps passe si vite. . .

**M. Hall:** Avons-nous tellement vieilli?

[Texte]

**Mr. Fretz:** No, I don't. You do, but... It seems to me we were talking about twinning the Welland Canal. Do you recall when that was? Was it 10 years ago?

**Mr. Hall:** That would have been 1986 or something like that.

**Mr. Fretz:** Okay. Not too long ago. Less than 10 years ago. Of course, we don't talk about that anymore. The need isn't there. I want to come back to the comment you just made regarding pilotage and the tremendous increase there. You mentioned at least five factors. There was pilotage, port charges, cargo handling costs, seaway tolls, and the WGTA. Do you have any figures available regarding how these costs have escalated over the last five years? Do you have any idea what percentage it was in each of the categories, excluding the WGTA?

**Mr. Hall:** We put out a confidential financial profile and we'll have another one coming out this summer that I'd be happy to share with you just to give you an indication. In 1986 the total government charges for the total grain fleet and self-unloader fleet, not including tankers, were \$18.26 million. In 1990 they were \$23.067 million. I don't have the 1991 figures yet.

**Mr. Fretz:** That's from when to when?

**Mr. Hall:** That's 1986 to 1990, five years. So, that's five million bucks or 25%. They were all government charges. They're all lumped in.

**Mr. Fretz:** They're all lumped in. I was listing the ones you'd catalogued including pilotage, port charges, cargo handling costs, and seaway tolls.

• 1745

**Mr. Hall:** The government charges would be seaway tolls and pilotage. The port charges would be in a category we have right now called "other", and I really want to investigate it because it includes feeding the crew, paint for the ship, hardware and all those costs. I think a lot of it is the handling of grain cargoes, and again, the rates for handling grain cargoes are controlled by the Canadian Grain Commission, so it's another crown corporation.

**Mr. Fretz:** So you don't have any control over that?

**Mr. Hall:** No.

**Mr. Fretz:** It would be interesting to know what those—

**Mr. Hall:** Well, it's published. It's all published. As you know, we took a strike in Thunder Bay and one in Vancouver. They were ordered back to work, and I think Vancouver now works seven days a week, so you got rid of the overtime. I guess maybe it's not justified in Thunder Bay yet because there isn't enough flow. In any event that cost has gone from \$47 million in 1986 to \$68 million in 1990. That's a heck of a jump. That's another area being targeted to find out what's going on.

[Traduction]

**M. Fretz:** Pas moi, vous, peut-être, mais... Il me semble qu'on parlait alors de dédoubler le canal Welland. Vous en souvenez-vous? C'était bien il y a une dizaine d'années?

**M. Hall:** Autour de 1986.

**M. Fretz:** Bien, il y a donc moins de dix ans. Quoi qu'il en soit, on n'en parle plus aujourd'hui car le besoin n'existe plus. Je voudrais revenir sur ce que vous avez dit au sujet de l'augmentation considérable du pilotage. Vous avez invoqué cinq facteurs: le pilotage, les droits portuaires, les frais de manutention des marchandises, les péages dans la Voie maritime et la LTGO. Avez-vous des chiffres précis sur l'augmentation de chacun de ces facteurs de coût au cours des cinq dernières années? Connaissez-vous le pourcentage d'augmentation de chaque catégorie, LTGO exclus?

**M. Hall:** Nous avons préparé une analyse financière confidentielle, et nous en préparons une autre pour cet été, que je vous communiquerai avec plaisir pour vous donner une idée des chiffres. En 1986, le total des droits perçus par le gouvernement pour toute la flotte céréalrière et pour la flotte de navires autodéchargeants, ce qui ne comprend pas les pétroliers, était de 18,26 millions de dollars. En 1990, 23,067 millions. Je n'ai pas encore les chiffres pour 1991.

**M. Fretz:** C'était de quand à quand?

**M. Hall:** De 1986 à 1990, soit cinq ans. Il s'agit donc d'une augmentation de 5 millions de dollars, soit 25 p. 100 pour toutes les sommes perçues par le gouvernement. Tout était regroupé.

**M. Fretz:** Sans doute, mais je vous demandais l'augmentation par catégorie, c'est-à-dire pour le pilotage, les droits portuaires, les frais de manutention des marchandises, et les péages dans la Voie maritime.

**M. Hall:** Les frais perçus par le gouvernement concernent les péages dans la Voie maritime et le pilotage. Pour ce qui est des droits portuaires, ils font partie d'une catégorie appelée «Autres frais», où l'on trouve aussi bien les repas des équipages, la peinture des bateaux, l'achat de matériel. Une bonne partie concerne la manutention des chargements de céréales, ce qui fait entrer en jeu une autre société d'État, puisque les tarifs de manutention sont contrôlés par la Commission canadienne des grains.

**M. Fretz:** Et vous n'avez aucun contrôle là-dessus?

**M. Hall:** Non.

**M. Fretz:** Il serait intéressant de connaître les chiffres...

**M. Hall:** Ce sont des chiffres publics. Tout cela est connu. Comme vous le savez, nous avons eu une grève à Thunder Bay et une autre à Vancouver. Le personnel a fait l'objet d'une loi de retour au travail, et je pense que l'on travaille aujourd'hui sept jours par semaine à Vancouver, ce qui a éliminé une bonne partie des heures supplémentaires. Ce système ne serait pas justifié à Thunder Bay, parce qu'il n'y a pas assez de trafic. Quoi qu'il en soit, les coûts sont passés de 47 millions de dollars en 1986 à 68 millions en 1990, ce qui est une augmentation énorme. Voilà un autre secteur qu'il convient d'étudier plus attentivement.

[Text]

**Mr. Fretz:** Yes.

**Mr. Hall:** I don't want anybody to think we're just picking on pilots or on government. I can tell you we have a situation right now I'm hoping will be resolved. I think we're the ham in the sandwich in this case, but we do a lot of business in the port of Port Cartier, Quebec, which is owned by Quebec Cartier Mining Company. We ship a lot of ore out of there, and we bring grain in because Louis Dreyfus put up an elevator in 1966 in that port. There has been an agreement with them over those years. Louis Dreyfus or *Les Silos Port Cartier* as it's called, pays a rent based on volume and some other factor.

Anyway, that agreement just expired and it expired because QCM wanted more money from *Les Silos* to help pay for the cost of running the port. Again, it's none of my business. Those two companies have to work this thing out themselves. Since they agreed to disagree, suddenly we got a letter on April 21 that says our port fees for a grain ship going into Port Cartier, instead of being \$4,000 is going to be \$8,000. Baie Comeau is \$3,900.

The idea was to keep Baie Comeau and Port Cartier about the same because they're competitors and only a few miles apart. If you're just going in for iron ore, it went up 54%. If you're going to do both, it went up 31%. We said it was ridiculous. We advised them. . . and people have begun to wonder whether we're going to pay any bills, but we're not paying that bill either.

**Mr. Fretz:** What percentage of the traffic of your ships sailing would in ballast? How much of it would be in cargo?

**Mr. Hall:** Some trades, the shorter trades, are automatically ballast. For example, if you're taking coal from Ashtabula or Cleveland or whatever, across Lake Erie to Stelco and Dofasco in Hamilton, you go back in ballast. You go back light.

This is our report. It's still in draft form; otherwise, I'd give it to you.

Laker transits as opposed to ocean transits in 1990: 1,550 of which 1,260 were loaded, 300 in ballast. In 1991 there were 1,700 transits: 1,200 loaded, almost 500 in ballast. So it depends. For example, last year and this year we're hurting because grain picked up last fall and it started looking good this year. It's slackened off again, but suddenly we lost an awful lot of iron ore because of the recession in steel industries here—all the way down there, the lower St. Lawrence, and coming back light. Also there were changes. One of the big U.S. steel mills, Wheeling-Pittsburgh, I think, have changed their source because of cost. Instead of buying Quebec-Labrador iron ore, they're buying Minnesota ore.

[Translation]

**M. Fretz:** Oui.

**M. Hall:** Je ne veux pas vous donner l'impression que nous en voulons aux pilotes ou au gouvernement. Tout ce que nous voulons, c'est que la situation actuelle soit résolue. En ce qui nous concerne, nous sommes pris entre deux feux. Nous travaillons beaucoup à Port Cartier, au Québec, qui appartient à la société *Quebec Cartier Mining*. Nous expédions beaucoup de minerai à partir de ce port, et nous y acheminons des céréales parce que la société Louis Dreyfus y a aménagé un élévateur, en 1966. Louis Dreyfus, ou *Les Silos Port Cartier*, comme s'appelle officiellement la société, avait négocié un accord depuis lors, en vertu duquel elle payait un loyer en fonction du volume et d'un autre facteur.

Quoi qu'il en soit, l'accord est arrivé à expiration parce que QCM voulait imposer des tarifs plus élevés aux Silos Port Cartier, afin de couvrir les frais d'exploitation du port. Encore une fois, cela ne me concerne pas, les deux parties n'ont qu'à s'entendre elles-mêmes. Cependant, comme elles n'y arrivent pas, nous avons reçu le 21 avril une lettre nous disant que les droits portuaires imposés aux navires céréaliers qui entreront à Port Cartier passeront de 4,000\$ à 8,000\$. À Baie Comeau, c'est 3,900\$.

Autrefois, l'objectif était d'assurer la parité entre Baie Comeau et Port Cartier, puisque ce sont deux ports concurrents fort peu éloignés l'un de l'autre. Le tarif a augmenté de 54 p. 100 pour les navires qui entrent dans le port afin d'embarquer du minerai de fer. Si le navire entre dans les deux, le tarif augmente de 31 p. 100. Nous avons dit que c'était ridicule. Nous avons protesté, et les gens ont commencé à se demander s'ils vont continuer de devoir payer toutes ces factures, ce qui n'est pas normal.

**M. Fretz:** Quel est le pourcentage des navires qui arrivent en lest? Quel est le pourcentage qui arrivent chargés?

**M. Hall:** Pour les transports les plus courts, on doit automatiquement faire du lest. Par exemple, si on transporte du charbon de Ashtabula ou de Cleveland vers les aciéries de Stelco et Dofasco, à Hamilton, en empruntant le Lac Érié, on retourne en lest. On retourne léger.

Quoi qu'il en soit, lorsque notre rapport sera prêt, je vous le remettrai.

Comparons les transits des Grands Lacs aux transits océaniques. En 1990, sur un total de 1,550, 1,260 navires étaient chargés et 300 en lest. En 1991, sur 1,700, 1,200 étaient chargés et près de 500 en lest. Cela varie d'une année à l'autre. Cette année, comme l'an dernier, la situation est plus difficile car le transport céréalier a augmenté, l'automne dernier, et tout semblait prometteur pour cette année. D'un seul coup, les quantités ont diminué, et nous avons également perdu beaucoup de transport de minerai, à cause de la récession qui a touché tous les centres de métallurgie, d'ici jusqu'au bas Saint-Laurent. Les bateaux ont donc dû retourner plus souvent à vide. En outre, il y a eu des changements. L'une des grandes aciéries américaines Wheeling, à Pittsburgh, a changé sa source d'approvisionnement, à cause des coûts. Au lieu d'acheter du minerai du Québec-Labrador, elle achète maintenant du minerai du Minnesota.

[Texte]

These things vary. It's all market. People wonder when you start talking, well it's only 1% or 2% of your costs or it's only 25¢ a tonne or whatever it is. Cargoes like that, a million tonnes, can swing on 25¢ a tonne.

**Mr. Fretz:** About a third of your travel is in ballast?

**Mr. Hall:** Yes.

**The Chairman:** Thanks Mr. Fretz, Mr. Hall, Mr. Sirois, Mr. Hunter. Thank you very much for coming in front of us. Certainly your testimony is going to help us a great deal in formulating our report. Thank you very much.

**Mr. Hall:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you, gentlemen. We enjoyed it.

**The Chairman:** The meeting is adjourned.

[Traduction]

Il y a donc des fluctuations qui dépendent du marché. Comme cela ne représente que 1 p. 100 ou 2 p. 100 de nos coûts, par exemple, 25 cents la tonne, on croit que cela n'a pas d'effet important. Pourtant, sur un chargement d'un million de tonnes, une différence de 25 cents la tonne peut changer complètement la rentabilité du transport.

**M. Fretz:** Un tiers des voyages sont donc faits à vide?

**M. Hall:** Oui.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Fretz, monsieur Hall, monsieur Sirois et monsieur Hunter. Soyez certains que votre témoignage nous sera très utile pour préparer notre rapport. Merci beaucoup.

**M. Hall:** Merci beaucoup, monsieur le président, nous avons beaucoup apprécié cette séance de discussion.

**Le président:** La séance est levée.



MAILLIAMS POSTERS  
 45 Dundas Street East, Toronto, Ontario M5C 1H5  
 Tel: (416) 593-8888  
 Fax: (416) 593-8889  
 Website: www.maiilliams.com

Chairperson: M. J. ...  
 8 Wellington Street, Ottawa, Ontario K1A 0S9

Minutes of Proceedings of the Sub-Committee  
 on the  
 St. Lawrence Seaway  
 45 Dundas Street East, Toronto, Ontario M5C 1H5  
 Tel: (416) 593-8888  
 Fax: (416) 593-8889  
 Website: www.maiilliams.com

of the Standing Committee on Transport

RESPECTING:

In accordance to Standing Order (S.O.) and the Order  
 adopted by the Standing Committee on Transport on  
 February 25, 1992, the following is the report of the  
 Great Lakes St. Lawrence Seaway Authority:

Murray R. Sinclair, President

WITNESSES:

Lawrence Dempsey, Secretary-Treasurer  
 Pierre Boucher, Vice-President, Association des ports  
 maritimes du Canada  
 De l'Association des armateurs du Canada:  
 Norman T. Hall, Président  
 Jean-Paul Sirois, Directeur, Recherche en économie  
 Neil Hunter, Directeur, Opérations et réglementation  
 maritimes

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
 1991-1992

En vente: Groupe Communication Canada 45 Edifício,  
 Appareillement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mercredi 3 juin 1992  
 Le mercredi 10 juin 1992

Président: Ken Atkinson

Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la

Voie maritime du  
 Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 101 du Règlement ainsi qu'à  
 l'ordre adopté par le Comité permanent des transports  
 le 25 février 1992, le rapport de l'Association des  
 ports de la Grande Lacs-St. Laurent est le suivant:

Murray R. Sinclair, Président

TÉMOIGNÉS:

Lawrence Dempsey, Secretary-Treasurer  
 Pierre Boucher, Vice-Président, Canadian Marine Ports  
 Association  
 De l'Association des armateurs du Canada:  
 Norman T. Hall, Président  
 Jean-Paul Sirois, Directeur, Economic Research  
 Neil Hunter, Directeur, Marine Operations and Regulations

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
 1991-1992

Available from: Canadian Communication Group - Printing,  
 Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

**MAIL  POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

**Lettermail**

**Poste-lettre**

**K1A 0S9  
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:*

Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*

*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

---

**WITNESSES**

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

Maury R. Sjoquist, President;

Lawrence Dempsey, Secretary-Treasurer;

Pierre Boucher, Vice-President, Canadian Marine Pilots  
Association.

*From the Canadian Shipowners Association:*

Norman T. Hall, President;

Jean-Paul Sirois, Director, Economic Research;

Neil Hunter, Director, Marine Operations and Regulations.

**TÉMOINS**

*De la Guilde de la marine marchande du Canada:*

Maury R. Sjoquist, président;

Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier;

Pierre Boucher, vice-président, Association des pilotes  
maritimes du Canada.

*De l'Association des armateurs du Canada:*

Norman T. Hall, président;

Jean-Paul Sirois, directeur, Recherche en économie;

Neil Hunter, directeur, Opérations et réglementation  
maritimes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Wednesday, June 3, 1992  
Wednesday, June 10, 1992

Chairperson: Ken Atkinson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mercredi 3 juin 1992  
Le mercredi 10 juin 1992

Président: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the*

## St. Lawrence Seaway

*of the Standing Committee on Transport*

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

## Voie maritime du Saint-Laurent

*du Comité permanent des transports*

### RESPECTING:

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems

### CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 155 O'Leary on this day in Room 306, West Block, the Chamber, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fleiz and Len Gustafson.

Auxiliary Member present: Joe Cozzani for Stan Keyes.

In attendance from the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer, and David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses from the FACTS Coalition: Donald Paterson, Co-Chairman; Henri Allard, President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES).

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems.

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-92

The Sub-Committee of the Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports réunit à 15 h 25, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (président).

Membres du Sous-comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fleiz et Len Gustafson.

Membre suppléant présent: Joe Cozzani remplaçant Stan Keyes.

Aux présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque de Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Coalition FACTS: Donald Paterson, co-président; Henri Allard, président, Société de développement économique de Saint-Laurent (SODES).

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de travail adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992

SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

CONCERNANT

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent.

Marc R. Toupin, Président

Lawrence Dempsey, Secrétaire-Traçage

Yves Bouchet, Vice-Président, Canadian Marine Association  
(Voir à l'endos)

From the Canadian Shipowners Association:

Norman T. Hall, Président

Jean-Paul Simis, Directeur, Recherche en économie

Neil Hunter, Directeur, Opérations et Régulations

TÉMOINS

RESPECTING

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

Marc R. Toupin, President

Lawrence Dempsey, Secretary

Pierre Bouchet, Vice-President, Canadian Marine Association  
(See back cover)

From the Association of Owners of Canada:

Norman T. Hall, President

Jean-Paul Simis, Director, Research in Economics

Neil Hunter, Director, Operations and Regulations

WITNESSES

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

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

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

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

WEDNESDAY, JUNE 3, 1992

(6)

*[Text]*

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 536, Wellington Building, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson and Len Gustafson.

*Other Member present:* John Harvard.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer and David Cuthbertson, Consultant.

*Witness: From the Shipping Federation of Canada:* Francis C. Nicol, President.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems.

Francis Nicol made a statement and answered questions.

At 4:25 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, JUNE 10, 1992

(7)

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:55 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz and Len Gustafson.

*Acting Member present:* Joe Comuzzi for Stan Keyes.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer, and David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the F.A.C.T.S. Coalition:* Donald Paterson, Co-Chairman; Henri Allard, President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES).

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems.

Donald Paterson made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

*Clerk of the Sub-Committee***PROCÈS-VERBAUX**

LE MERCREDI 3 JUIN 1992

(6)

*[Traduction]*

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 45, dans la salle 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Len Gustafson.

*Autre député présent:* John Harvard.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoin: De la Fédération maritime du Canada:* Francis C. Nicol, président.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Francis Nicol fait un exposé et répond aux questions.

À 16 h 25, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 10 JUIN 1992

(7)

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 55, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz et Len Gustafson.

*Membre suppléant présent:* Joe Comuzzi remplace Stan Keyes.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la Coalition FACTS:* Donald Paterson, coprésident; Henri Allard, président, Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Donald Paterson fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 17 h 20, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Sous-comité*

Marc Toupin

[Text]

**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, June 3, 1992

• 1548

**The Chairman:** I call the meeting to order.

We have before us Captain Francis C. Nicol, President of the Shipping Federation of Canada. Captain Nicol, thank you very much. As I explained to you previously, the House has some extraordinary business today and we apologize for the delay in commencing this meeting. There may be a vote and at that point we'll discuss the matter and see what happens. We'd certainly like you to continue with your brief, if you have one for the committee, and then the committee will have some questions for you.

**Captain Francis Nicol (President, Shipping Federation of Canada):** Thank you very much, Mr. Chairman. I'll move along as quickly as I can with my little presentation so you can get into the questions as quickly as possible. We don't have a written brief prepared yet, but we'll submit one within the next couple of weeks or so.

The Shipping Federation of Canada is an association that represents about 75 member companies, all involved in international shipping. All of these members are Canadian companies, incidentally. Today I would just like to briefly review the seaway and go through some areas of concerns that we have such as grain, pilotage, voyage costs, and a few others.

When the seaway was opened in 1959, a flood of international shipping came to Canada to take advantage of this artery into the North American industrial heartland. Great services were provided by the shipowners. The shippers were very pleased with the variety of services provided, and rates were compensatory at these times. Unfortunately, containerization and intermodalism came along, and in a few short years this just about killed all of the break bulk cargoes coming from the seaway. We saw a big decline in business and we were left basically with the mainstays of grain and steel.

• 1550

Unfortunately, government policies on the American side put up protective legislation against steel imports, and on the Canadian side we saw more grain being shipped through west coast ports. We now have a situation where the volume of traffic through the seaway is very low, and the whole viability of the seaway is sometimes called into question.

During the last five years the tonnage shipped through the system on international ships has slipped from about 13.6 million to about 8.8 million tonnes. We are down about 35% there. The number of ships has declined from about 700 down to about 450—again, about 35% slippage. We also know that the domestic fleet is decreasing in size all the time. The seaway is losing money at the rate of about \$5 million a year over the last few years and is anticipating a loss of about

[Translation]

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 3 juin 1992

**Le président:** Je déclare la séance ouverte.

Nous avons pour témoin aujourd'hui le capitaine Francis C. Nicol, président de la Fédération maritime du Canada. Nous vous souhaitons la bienvenue, capitaine Nicol. Comme je vous l'expliquais tout à l'heure, la Chambre a connu aujourd'hui une journée plutôt extraordinaire et nous nous excusons du retard que nous avons pris. Il se peut que nous devions aller voter, et nous verrons à ce moment-là ce que nous déciderons de faire. Nous voudrions cependant vous donner une chance de présenter votre mémoire, si vous en avez préparé un pour le comité et nous vous poserons ensuite des questions.

**Le capitaine Francis Nicol (président, Fédération maritime du Canada):** Je vous remercie, monsieur le président. Je vais lire mon exposé aussi rapidement que possible, afin de laisser le maximum de temps pour les questions. Nous n'avons pas encore préparé de mémoire, mais nous vous en soumettrons un au cours des prochaines semaines.

La Fédération maritime du Canada est une association qui représente environ 75 sociétés membres, qui s'occupent toutes de transports maritimes internationaux. Il s'agit également dans tous les cas de sociétés canadiennes. Je me contenterai, aujourd'hui, d'examiner les questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent, en particulier celles qui nous préoccupent, à savoir les céréales, le pilotage, le coût des voyages, entre autres.

Lorsque la voie maritime a été ouverte en 1959, elle a attiré un grand nombre de navires étrangers désireux d'emprunter cette artère pour gagner les centres industriels de l'Amérique du Nord. Les armateurs fournissaient d'excellents services variés, dont les expéditeurs étaient très satisfaits, et les tarifs, à l'époque, étaient dégressifs. Malheureusement, on a alors adopté le conteneur et le transport multimodal, et il a suffi de quelques années pour faire disparaître plus ou moins tout le trafic de marchandises générales provenant de la voie maritime. Les affaires ont périéclité, et il ne nous restait plus que les deux marchandises principales, les céréales et l'acier.

Malheureusement, le gouvernement américain a pris des mesures de protection contre les importations d'acier et, au Canada même, les expéditions de céréales se sont faites davantage à partir des ports de la côte ouest. À l'heure actuelle, le trafic de marchandises par la voie maritime est très faible, au point qu'on doute parfois de sa viabilité.

Au cours des cinq dernières années, le volume des expéditions par navires internationaux est passé d'environ 13,6 millions à environ 8,8 millions de tonnes, soit une baisse de 35 p. 100. Les navires, qui étaient au nombre de 700, ne sont plus que 450, ce qui représente également une baisse de 35 p. 100, et la taille des navires canadiens ne fait que diminuer. La voie maritime a subi au cours des cinq dernières années une perte annuelle de 5 millions de dollars et on

[Texte]

\$3.6 million this year. All in all, it's a pretty dismal picture, and we would like to do something about it if we can.

The seaway itself has undertaken a number of initiatives to increase business. It has its incentive toll program and has to be congratulated on that. It has had the trade missions. I am not sure how much business we got out of the trade missions. I think we were successful with some coal, and maybe we will have some more coal sales later. But I wonder if we need to have these trade missions every year.

The seaway has also tried to look after its expenses. It has cut staff from about 1,200 to about 900 people. This is a considerable cut in staff. It also tries to keep its customers informed of all of the things going on within the system. It has two meetings every year with interests from both domestic and international shipping, and also interests of the steel companies, the Canadian Wheat Board and hydro.

So the seaway is making a tremendous effort to be competitive and it seems to be doing all the right things; unfortunately, there are a lot of things going against it at this particular time. For example, there is the Valleyfield Bridge situation. This bridge needs considerable repairs. The seaway, I believe, is responsible for about 25% of the cost of these repairs. Initially, this was going to amount to some \$12 million. The cost has increased since then and it now looks like the seaway's share will be closer to \$40 million, and of course the seaway just doesn't have money to do this. In our opinion, the seaway should only be partially responsible for the lift span. The rest of the bridge should be taken care of either by hydro, the railways or the government, but I don't think the rest of the bridge is the responsibility of the St. Lawrence Seaway Authority.

Another albatross around the seaway's neck is the litigation for the Lock 7 incident and the Valleyfield Bridge incident. I think that amounts to some \$38 million again. I would encourage the seaway and would certainly encourage the owners to try to reach a settlement in this area. After all, when we look at the situation, if the seaway loses and is forced to pay out large sums of money, the only source of revenue is the shipping industry, so it just has to bump up the tolls to recover that money. I really don't know where we are going on that one, but I would recommend both parties to try to settle that. It would be a big help.

Some of the problem areas we see within the seaway are grain, pilotage and the overall cost of doing business in the system. Maybe for a moment I could touch briefly on the grain. It is a very complex subject; I get confused by it at times. Every time I hear an opinion, I hear a conflicting opinion that changes my mind once again about what we should do.

Grain has been the mainstay of the system for a long time and hopefully will continue to be. Unfortunately, changing markets like the Pacific Rim business... This is burgeoning just now. Obviously, a lot of grain is going to go

[Traduction]

prévoit pour cette année une perte d'environ 3,6 millions de dollars. C'est là une situation assez alarmante, et nous aimerions, si possible, y remédier.

Pour augmenter le volume des affaires, l'Administration de la voie maritime elle-même a pris un certain nombre de mesures. Elle a adopté tout d'abord un tarif de péage incitatif, pour lequel il faut la féliciter. Puis il y a eu les missions commerciales, mais je ne sais dans quelle mesure elles ont été fructueuses. Je crois que nous avons augmenté les expéditions de charbon, et peut-être les ventes augmenteront-elles par la suite, mais je me demande si des missions commerciales annuelles sont justifiées.

L'Administration de la voie maritime a également essayé de mettre de l'ordre dans ses dépenses en ramenant ses effectifs de 1,200 à 900 personnes environ, ce qui représente une réduction considérable. Elle a également essayé de tenir ses clients au courant de toutes les mesures prises par elle; elle organise deux rencontres chaque année avec des expéditeurs canadiens et internationaux ainsi qu'avec les représentants des aciéries, avec la Commission canadienne du blé et avec la compagnie d'électricité.

L'Administration de la voie maritime ne ménage donc pas ses efforts et semble suivre la bonne direction, mais, malheureusement, elle n'a pas le vent en poupe actuellement. C'est ainsi que le pont de Valleyfield a besoin de réparations considérables, réparations dont l'Administration de la voie maritime est responsable à raison de 25 p. 100, ce qui représentait, à l'origine, une somme d'environ 12 millions de dollars. Entre-temps le coût a augmenté et l'Administration devra verser une somme de l'ordre de 40 millions de dollars, somme qu'elle n'a naturellement pas. À notre avis, l'Administration ne devrait être que partiellement responsable de la travée levante. Quant au reste du pont, il devrait relever de la compagnie d'électricité, des chemins de fer ou du gouvernement, mais pas de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Il y a d'autres boulets que doit traîner l'Administration: le procès concernant l'incident de l'écluse 7 et le procès relatif à l'incident du pont de Valleyfield, qui représentent à eux deux une somme de l'ordre de 38 millions de dollars. Je conseille à l'Administration, et certainement aux propriétaires, d'essayer de parvenir à une entente à l'amiable sur ces questions. Car à bien examiner la situation, si l'Administration perd et doit verser des indemnités considérables, comme sa seule source de revenu est le trafic maritime, elle devra donc augmenter les péages pour recouvrer cet argent. Je ne sais quel tour prennent les choses, mais je recommande aux parties d'essayer, dans leur intérêt, de s'entendre à l'amiable.

L'Administration de la voie maritime connaît des difficultés avec les céréales, le pilotage et le coût général d'exploitation du système. Vous me permettez peut-être d'aborder brièvement la question des céréales, qui est si complexe que parfois je m'y perds. Il suffit qu'une opinion soit émise pour que j'entende son contraire, et je ne sais parfois littéralement plus qu'en penser.

Pendant longtemps, les céréales ont constitué la clef de voûte du système, et il faut espérer qu'elles le resteront. Malheureusement, de nouveaux marchés, comme les pays riverains du Pacifique, s'ouvrent et vont amener—c'est bien

[Text]

out through the west coast ports and this is natural. It's a market-driven force and there is little you can do about that. However, there are also artificial barriers like the Western Grain Transportation Act. This creates an imbalance. It's difficult to understand why cargos for places like Brazil, North Africa, the eastern Mediterranean and the Middle East should go out through Vancouver.

• 1555

We should also bear in mind markets change, and we have GATT just now. No one knows for sure what's going to come out of that, but we could see a world-wide reduction in subsidies and a move in the direction of market-based pricing.

We may even be able to compete with the Europeans in the future. I'd like to think we could. Of course, there are markets opening up in the new Commonwealth countries of the old Soviet Union. I think it's very important to keep the eastern transportation route open. We have to look at our requirements for the future. We're talking about 40 million tonnes export in the future. That could not, at this moment, all go out through the west coast. There just isn't the capacity at this moment to handle that.

I think it's very much in Canada's interest to keep the east coast route open. It would be a sin to let the waterways silt or the grain lags collapse. We can't afford to let this happen, because we're going to need this equipment in the future, I'm sure.

We've looked at the whole thing and have decided the Western Grain Transportation Act subsidies more correctly should be paid to the producer rather than the railroads. I realize there are a million counter-arguments, but we still believe we have to take a chance on this after listening to all of the evidence from all of the different parties involved. The present system isn't working and the volume is decreasing. Let's take a chance and pay the producer and see what comes up.

I realize this could cause a shift to another mode. It could also maybe send some cargo down the Mississippi, but we really won't know until we try it. I think the industry's in a state now where it's willing to try it. It's just about desperate.

On the subject of shipments of grain, there is very little Wheat Board grain coming out of Thunder Bay on ocean-going ships. Most of it comes down by lakers to the gulf. We, in the international shipping industry, believe there is a niche in there for international shipping, especially for North African ports, which can't accommodate large ships but could accommodate salt water ships that come in here to Thunder Bay. I think there's a big saving in costs in shipping direct

[Translation]

naturel—une augmentation des exportations de céréales par les ports de la côte ouest. Ce sont là les forces du marché qui agissent, et on ne peut guère y changer grand-chose. Il y a toutefois également des barrières artificielles, comme la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Cela crée un déséquilibre. Il est difficile de comprendre pourquoi des cargaisons à destination du Brésil, de l'Afrique du Nord, de la Méditerranée orientale ou du Moyen-Orient devraient partir de Vancouver.

Il faut également tenir compte de l'évolution des marchés et de la nouvelle situation du GATT. Personne ne sait exactement ce qu'il adviendra, mais on pourrait assister à une réduction des subventions dans le monde entier et à une tendance à fixer les prix en fonction du marché.

Nous pourrions peut-être même faire concurrence aux Européens. Je veux croire que c'est possible. Par ailleurs, de nouveaux marchés voient le jour dans la Communauté des États indépendants, l'ancienne Union soviétique. Je pense qu'il est très important de garder ouverte la route de l'Est. Il faut tenir compte de nos besoins futurs. Nous parlons d'exportations de 40 millions de tonnes. Actuellement, ce volume ne pourrait pas passer uniquement par la côte ouest. On n'y a tout simplement pas la capacité nécessaire actuellement.

Il est donc dans l'intérêt du Canada de garder ouverte la voie de la côte est. Il serait criminel de laisser les voies maritimes s'ensabler ou les voies céréalières se détériorer. Nous ne pouvons pas nous permettre de laisser une telle chose se produire, parce que nous aurons besoin de ces voies à l'avenir, j'en suis persuadé.

Nous avons bien étudié la question et nous avons déterminé que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest devrait subventionner plutôt le producteur que les chemins de fer. Je sais qu'il y a des milliers d'arguments contraires, mais nous pensons qu'il faut prendre ce risque, après avoir écouté tout ce qu'avaient à dire les parties intéressées. Le système actuel est inefficace et le volume d'affaires fléchit. Prenons un risque, donnons l'argent aux producteurs et attendons de voir ce qui va se passer.

Je me rends bien compte que les producteurs pourraient se tourner vers un autre mode de transport. Ils pourraient également expédier leurs grains par le Mississippi. Tant que nous n'aurons pas essayé, nous ne saurons pas. Au point où en est l'industrie, elle pourrait bien faire cet essai. Elle est au bord de la crise.

Pour ce qui est du transport du grain, très peu de grain relevant de la Commission canadienne du blé part de Thunder Bay dans des navires océaniques. Le gros du volume est transporté dans le Golfe dans des navires des Grands Lacs. L'industrie internationale du transport par mer estime qu'il y a là un créneau pour le transport international, surtout à destination des ports nord-africains. En effet, ces ports ne peuvent recevoir de très grands navires, mais

[Texte]

from the port of origin to destination. It cuts out transshipment costs, reduces elevation and elevation costs, and protects the quality of the grain. I really think the Wheat Board should be looking at shipping more grain in this direction.

I might point out non-Wheat Board grain, corn, etc., comes out of Thunder Bay on ocean ships with no problem whatsoever. Lots of American grain, including wheat and barley, comes out of Duluth for direct shipment abroad. For some reason we seem to get a very small portion of what comes out of Thunder Bay. That's something else that should be looked at. I guess we have to recognize the long-term importance of maintaining the eastern system. We'd like to see the Western Grain Transportation Act adjusted so you pay the producer, and we'd like to see the Wheat Board allocate more grain at Thunder Bay for direct shipment abroad.

There's also a problem with the Russian grain just now. The elevators are just bursting full of grain everywhere. We can't seem to move it. Russia just can't afford the transportation costs and services, so we are recommending the government change its purchase arrangements to a CIF basis rather than an FOB basis.

In other words, the cost of the transportation would be taken care of in the sale. Maybe they'll move less grain that way, because the credits would be eaten up quicker, but at the same time they would move a considerable volume of grain. At this moment, it doesn't seem like anything is moving at all.

We must also bear in mind, of course, that some of the Soviet ships are on the west coast. Those are services the Russians would not have to purchase. They could use their own transportation in this particular case. But the movement of these ships may be inhibited by the Asian gypsy moth scare. This is presenting a little problem, more so on the west coast than in eastern Canada, but it would also affect eastern Canada a little bit too.

• 1600

Then there's the continued viability of the Port of Churchill, which is a very sensitive subject. I realize that. Nevertheless, I think I have to say a little bit about it.

At its peak about 10 years ago, about 600,000 tonnes were moving out of the system. That represents about 24 lakers, 24 lake ships that could carry this down. Now the tonnage has dropped down to between 200,000 and 300,000 tonnes. We're looking at a maximum of about 12 laker loads.

For this tonnage, we're looking at keeping open the rail line, which is built on a muskeg and is giving lots of problems. I believe the rolling stock will have to be renewed within the next few years as well. We also have the expense of the Port of Churchill to maintain.

[Traduction]

pourraient accueillir des navires d'eau salée qui viennent jusqu'à Thunder Bay. Je pense qu'on pourrait épargner beaucoup sur les coûts de transport en allant directement du point d'origine au point de destination. On éviterait les coûts de transbordement, on réduirait le besoin de recourir aux élévateurs et, par conséquent, les frais qui y sont associés, tout en protégeant la qualité du grain. Je pense que la commission devrait envisager de transporter davantage de grains de cette manière.

Je signale que certaines céréales ne relevant pas de la commission, comme le maïs, partent de Thunder Bay dans des navires océaniques, sans problème. De grandes quantités de grains américains, notamment du blé et de l'orge, sont embarquées à Duluth et envoyées directement à l'étranger. Pour une raison que j'ignore, nous n'avons qu'une très petite portion du grain en partance de Thunder Bay. Il faudrait se pencher là-dessus aussi. Il faut reconnaître l'importance à long terme du maintien de la voie de la côte de l'est. Nous souhaitons une modification à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, afin que l'on verse l'argent aux producteurs. Nous voudrions aussi que la Commission canadienne du blé accorde davantage de contrats de transport direct vers l'étranger à partir de Thunder Bay.

Il y a également un problème pour le grain à destination de la Russie. Partout, les élévateurs sont pleins à craquer. On ne sait pas comment transporter le grain. La Russie n'a tout simplement pas les moyens de payer le transport et les services connexes. C'est pourquoi nous recommandons au gouvernement de modifier ses accords d'achat, pour qu'ils soient FAB plutôt que CAF.

Autrement dit, le coût du transport serait pris en compte lors de la vente. On transporterait peut-être moins de grains de cette façon, parce qu'on épuiserait plus rapidement les crédits, mais on pourrait quand même transporter un volume de grains considérable. Actuellement, il semble que rien ne bouge.

Il faut également se rappeler que certains navires russes sont sur la côte ouest. Les Russes n'auraient plus à payer pour ces services puisqu'ils utiliseraient leurs propres navires. Les déplacements de ces navires risquent toutefois d'être limités par la menace de la spongieuse asiatique. Cela pose un petit problème, surtout sur la côte ouest, bien que la côte est puisse également être un peu touchée.

Parlons maintenant de la viabilité à long terme du port de Churchill, un sujet délicat, je le sais. Je vais tout de même en parler.

Il y a 10 ans, à l'apogée du port de Churchill, on y traitait 600,000 tonnes de marchandises. Cela représente environ 24 navires des Grands Lacs. Le volume est maintenant tombé à un niveau qui se situe entre 200,000 et 300,000 tonnes. Ce serait donc un maximum de 12 chargements.

C'est pour ce volume d'affaires que l'on garde ouverte une voie ferroviaire construite sur du muskeg, et qui nous cause bien des problèmes. De plus, le matériel roulant devra être renouvelé d'ici quelques années. Il faut également tenir compte des coûts d'exploitation du port de Churchill.

[Text]

All in all, I would recommend that the viability of continuing with the Port of Churchill be closely examined.

Mr. Chairman, perhaps I could just say a couple of words about voyage costs and pilotage. I have a typical breakdown of a voyage cost through the system, but I'll break it down into three main categories.

We'll start at Les Escoumins, which is the start of the seaway system, if you like, or at least the start of the pilotage. We'll start at Les Escoumins and work up to Thunder Bay.

Port costs on the trip Les Escoumins-Montréal-Hamilton-Thunder Bay would amount to about \$34,000. The pilotage cost would be slightly in excess of \$50,000. Seaway tolls on the Canadian side would be about \$83,000. I'm allowing a cargo of steel into Hamilton, and then going up in ballast to Thunder Bay for a cargo of grain out.

That's a typical voyage cost. I can break it down section by section later on if any committee member so desires. As you can see, pilotage is a substantial portion of the overall voyage cost. The overall voyage cost was about \$170,000. Pilotage is slightly in excess of \$50,000.

I might also add that on top of that are American seaway tolls in the amount of probably about \$20,000, but this is refunded. There's a rebate program where that's given back. So I really haven't taken that into consideration.

That's a typical voyage to the Lakehead and the Soo. You're looking at about \$170,000.

Pilotage is another controversial subject. The Shipping Federation is deeply involved in pilotage. I have to say right at the start that I think Canadian pilots are very well trained. They are well-qualified. They are very efficient. They do a good job. We need them. However, they cost far too much money. The productivity leaves a lot to be desired in certain areas.

So I start off with a slightly different position from the Canadian Shipowners, who have a different opinion on pilotage. They see pilotage quite differently. We think it's too costly, but we think they do a good job. We need them, basically.

Unfortunately, we had a B certificate in the Great Lakes. I'm not sure if the committee is aware of the B certificate. This was a certificate that permitted ocean ships to do their own pilotage after the master had passed an examination in front of the Coast Guard. They were permitted to do their own pilotage on the open waters of the Great Lakes, not the connecting channels, the narrow rivers or the dredged areas, but the open waters. Frankly, for a seaman that's quite easy to do. I was doing it when I was about 20 years old. They present no particular hazard.

These costs probably amount to about \$6,000 for open-water pilotage. Unfortunately, the Americans, who accepted the B certificate in their pilotage legislation when they drew up the recent Oil Pollution Act in the U.S., put in a clause that no longer recognized the B certificate. Inevitably, this pollution legislation takes precedence over the pilotage legislation.

[Translation]

Tout bien considéré, je recommande que l'on remette en question la viabilité du port de Churchill.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant dire quelques mots au sujet des coûts de voyage et de pilotage. J'ai fait la ventilation d'un voyage typique d'un bout à l'autre de la voie maritime, que je diviserai en trois principales catégories.

Partons des Escoumins, au début de la voie maritime ou, si vous voulez, au début du pilotage. Nous allons des Escoumins jusqu'à Thunder Bay.

Les frais portuaires pour le trajet Les Escoumins-Montréal-Hamilton-Thunder Bay atteignent environ 34,000\$. Pour les frais de pilotage, il faut compter un peu plus de 50,000\$ et pour les péages de la voie maritime du côté canadien, environ 83,000\$. Imaginons que je décharge une cargaison d'acier à Hamilton et que je me rends ensuite à Thunder Bay pour y charger du grain.

C'est le coût d'un voyage typique. Si l'un des membres du comité le désire, je pourrais en faire la ventilation par tronçons. Comme vous le voyez, les frais de pilotage représentent une part substantielle du coût total de 170,000\$. Le pilotage représente un peu plus de 50,000\$.

Je pourrais ajouter à cela les péages de la voie maritime du côté américain, soit environ 20,000\$. Mais comme il y a un programme de remboursement, je n'en tiendrai pas compte.

Il en coûte donc environ 170,000\$ pour un voyage typique vers la tête des Grands Lacs et Sault-Sainte-Marie.

Le pilotage est un autre sujet délicat. La Fédération maritime s'y est beaucoup intéressée. Dès le départ, je tiens à dire qu'à mon avis, les pilotes canadiens sont très bien formés. Ils sont à la fois compétents et très efficaces. Ils font un bon travail et nous sont nécessaires. Le hic, c'est qu'ils coûtent beaucoup trop cher. Leur productivité laisse à désirer dans certains secteurs.

Notre position au sujet du pilotage diffère un peu de celle de l'Association des armateurs canadiens. Ils voient le pilotage d'un autre oeil. Nous pensons que les pilotes coûtent trop cher mais qu'ils font un bon travail, dont nous avons besoin.

Nous avons un certificat de type B pour les Grands Lacs. J'ignore si vous êtes au courant de ces certificats. Ils permettaient aux capitaines de navires océaniques de piloter eux-mêmes leurs bateaux, après avoir réussi un examen de la Garde côtière. Ils pouvaient faire le pilotage en eaux libres sur les Grands Lacs, mais pas dans les chenaux de communication, les rivières étroites ou les zones draguées. Pour un marin, ce n'est pas sorcier; je le faisais à 20 ans. Il n'y a pas grand danger.

Le coût du pilotage en eaux libres est d'environ 6,000\$. Malheureusement, les Américains, qui avaient accepté le certificat de type B dans leur Loi sur le pilotage, ont ajouté une disposition qui cesse de le reconnaître dans leur récente Loi sur la pollution par le pétrole. Cette loi a inévitablement préséance sur la Loi sur le pilotage.

[Texte]

The effect of that was that we cannot use the B certificate any more on the Great Lakes. To the regular traders there, to the people who have committed to the Great Lakes in the long term and who have built ships specifically for that trade—long, narrow ships as distinct from your usual configuration—this presents a considerable loss from previous years.

I said \$5,000 or \$6,000, but it could be much more if you're doing several lake transits at the one time. Instead of the ship going directly to Thunder Bay, it could go to Chicago, Milwaukee and two or three other ports before it gets there. Each time these are lake transits that would have to be paid for, so it could be more than that.

• 1605

The overall cost of pilotage, as I mentioned, was about \$25,000 one way, so if you're picking up 20,000 tonnes of cargo, that's \$1.25 off the freight rate that's going to pay for the pilotage. If you come in with a ballast passage instead of a cargo, it will be more than that; it will be double that. About \$2.25 will come off the freight rate to pay for the pilotage, because you come in with ballast with no cargo to pay for the inward passage. So pilotage in itself may not be a deterrent to trading, but it is costly and it's a component of the overall cost factor, which is generally driving cargoes to other gateways.

Time is moving on so I won't say much more about pilotage, except to say that the pilotage authorities have scaled down the number of pilots in recent years. There are still some problems. We're meeting with them regularly, and, as I say, our main concern is productivity.

On seaway extension, we in international shipping are not particularly interested in seeing the season extended beyond the end of December. To extend it any further will be very costly. The ships that use the system at that time of year would not be able to meet the prohibitive cost. It would probably mean spreading the cost over the summer traders as well, and that's just not acceptable. So we're basically content with the length of the season. It's nice to get it open a little earlier, but I don't think we'd like to see it go any further than the end of December.

Cost recovery is a subject that we've been involved in quite a lot. I won't go into it in great detail, Mr. Chairman, but cost recovery would add \$6,000 or \$7,000 on a trip into the Great Lakes. It could be more on a bulk cargo, and on other cargoes it would depend on the cargo. Again, we'd be very concerned about that.

I don't know what the future of the Great Lakes is. You hear lots of talks about the U.S. Jones Act coming apart at the seams and that eventually it may be revoked and this could lead to the flagging out of American ships on the Great Lakes and you will see foreign crews on them. They would probably save about \$5,000 a day if they did this. All of these things are being talked about just now. How far they'll go, no one can tell. Such a move would attract more cargo through

[Traduction]

Il en résulte que nous ne pouvons plus nous prévaloir du certificat B dans les Grands Lacs. Cela représente une perte considérable par rapport aux années précédentes pour les transporteurs qui pensaient opérer pendant longtemps dans les Grands Lacs et qui ont construit des bateaux expressément pour ce genre de transport, des bateaux plus longs et plus étroits que les autres.

J'ai dit 5,000\$ ou 6,000\$, mais ce chiffre augmente si l'on a plus d'un arrêt dans les lacs: au lieu d'aller directement à Thunder Bay, le bateau peut s'arrêter à Chicago, à Milwaukee ou à deux ou trois autres ports en chemin. À chaque fois, ce sont des traversées de lac qui se paient, donc le montant peut être plus élevé.

Comme je vous l'ai dit, le coût d'ensemble du pilotage est d'environ 25,000\$ dans un sens, c'est-à-dire que si vous chargez 20,000 tonnes de marchandises, c'est 1,25\$ du tarif marchandise qui sert à payer le pilotage. Si vous faites un passage avec simplement du lest au lieu de marchandises, c'est encore plus; c'est le double. Vous utilisez environ 2,25\$ pour payer le pilotage, puisque vous arrivez dans un sens avec simplement du lest et pas de marchandises pour payer votre passage. Le pilotage n'est donc pas en soi un facteur dissuasif, mais il coûte cher et c'est un élément du coût total qui incite généralement les transporteurs à chercher d'autres points de passage.

Le temps passe, et je vais donc m'interrompre sur cette question du pilotage, après vous avoir cependant signalé que les autorités ont réduit le nombre de pilotes ces dernières années. Il reste encore des problèmes. Nous les rencontrons régulièrement et, comme je vous le disais, notre principal souci est la productivité.

Pour ce qui est de prolonger l'utilisation de la voie maritime, nous ne souhaitons pas particulièrement que la saison soit prolongée après la fin décembre. Cela coûterait extrêmement cher. Le coût serait prohibitif pour les navires qui utiliseraient la voie maritime à cette époque-là. Il faudrait sans doute étaler ce coût pour qu'il soit assumé en partie par le trafic d'été, et c'est inacceptable. Nous nous satisfaisons donc de la durée actuelle de la saison. Il est bien agréable que la voie maritime soit ouverte un peu plus tôt, mais je ne pense pas que nous souhaitions qu'elle reste ouverte après la fin décembre.

Nous nous sommes beaucoup préoccupés de la récupération des coûts. Je ne vais pas entrer dans le détail, monsieur le président, mais cela nous permettrait d'ajouter 6,000\$ à 7,000\$ pour un voyage dans les Grands Lacs, et même plus pour une cargaison en vrac ou d'autres cargaisons. C'est donc quelque chose qui nous préoccupe énormément.

J'ignore quel est l'avenir des Grands Lacs. On entend beaucoup dire que la Jones Act américaine est en pleine déconfiture et risque d'être révoquée, ce qui veut dire qu'on verrait des équipages étrangers sur les navires américains navigant dans les Grands Lacs. Cela leur permettrait d'économiser environ 5,000\$ par jour. Tout cela est en discussion actuellement. Nul ne sait jusqu'où ils iront. Une telle initiative contribuerait à accroître le trafic sur le réseau.

[Text]

the system. It would create certain dislocations and unemployment, but on the other side it might create employment for shore industries and increase their productivity. It's even conceivable that in future we could see our own coasting trade legislation coming under scrutiny.

I think I've said enough, Mr. Chairman. I'm sure you have questions you would like to ask me.

**The Chairman:** Yes, we do. Unfortunately it looks like the vote will be at 4.30 p.m., so if there are any other questions, and I apologize again, could we send them to you in writing?

**Capt Nicol:** Yes.

**The Chairman:** Would you respond?

**Capt Nicol:** We will.

**The Chairman:** Please accept our apologies. We certainly appreciate your coming. It's just one of those days where everything is a little mixed up.

**Capt Nicol:** I rushed through it a little, so I hope everyone understood the points I was trying to make.

**The Chairman:** From the other evidence and so on, I think it was excellent. Thank you, Captain Nicol.

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** On a point of order. Given that the bells are ringing, if we divide the time—

**The Chairman:** I was going to say that. Five minutes each and I'll have to be very strict with it. That only allows us five minutes to get over there for the vote. Is that acceptable?

Mr. Harvard, you have five minutes.

**Mr. Harvard (Winnipeg St. James):** Mr. Nicol, I'll confine my questions to the stalled shipments of grain to Russia. Can you just tell us what you know about the situation? What is the latest information that you have from your Shipping Federation perspective?

**Capt Nicol:** The only information is what I have given you already. The grain is not moving and the elevators are full, and the reason is that the receiver of the cargo can't afford to pay for the transportation services and has reneged on payments elsewhere. By that I assume they mean they cannot pay hard currency to another country's ship to move the grain.

**Mr. Harvard:** Do you know how many shipping companies are owed money or...?

**Capt Nicol:** I have no idea on that.

**Mr. Harvard:** You would like to see the government change the policy to include...change the condition of credits so that the credits can be used toward shipping?

**Capt Nicol:** So some of the credits can be used toward shipping, yes.

**Mr. Harvard:** Have you heard anything that might suggest the government is moving in that direction?

• 1610

**Capt Nicol:** No, I haven't. Five or ten minutes ago someone mentioned the government was looking at this.

[Translation]

Elle entraînerait des bouleversements et du chômage, mais d'un autre côté, elle pourrait permettre aux industries côtières de créer des emplois et d'accroître leur productivité. On peut même imaginer un réexamen futur de notre propre législation sur le commerce côtier.

Je pense en avoir dit suffisamment, monsieur le président. Je suis sûr que vous avez des questions à me poser.

**Le président:** En effet. Malheureusement, le vote va probablement avoir lieu à 16h30; par conséquent, si nous avons d'autres questions, et je m'en excuse encore, pourrions-nous vous les adresser par écrit?

**Capt Nicol:** Oui.

**Le président:** Vous nous répondrez?

**Capt Nicol:** Certainement.

**Le président:** Je vous prie d'accepter nos excuses. Nous sommes très heureux que vous soyez venu nous rencontrer. Malheureusement, c'est une de ces journées où tout se complique.

**Capt Nicol:** J'ai été un peu vite, et j'espère que tout le monde a compris ce que je voulais dire.

**Le président:** Compte tenu des autres témoignages, je pense que c'était excellent. Merci, capitaine Nicol.

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** J'invoque le Règlement. Étant donné que la cloche sonne, si nous nous répartissons le temps...

**Le président:** J'allais le dire. Cinq minutes chacun, et je serais implacable. Cela ne nous laissera que cinq minutes pour nous rendre à la Chambre pour voter. Cela vous va?

Monsieur Harvard, vous avez cinq minutes.

**M. Harvard (Winnipeg St. James):** Monsieur Nicol, je m'en tiendrai aux expéditions de céréales vers la Russie. Elles sont bloquées. Pouvez-vous nous dire ce que vous savez à ce sujet? Quelles sont les dernières informations dont dispose la Fédération maritime du Canada?

**Capt Nicol:** Rien de plus que ce que je vous ai déjà dit. Les céréales sont bloquées et les élévateurs sont pleins. Le problème, c'est que le destinataire ne peut pas payer le transport et qu'il a déjà d'autres impayés ailleurs. J'imagine qu'ils n'ont pas les devises nécessaires pour payer le transport du grain depuis un autre pays.

**M. Harvard:** Savez-vous à combien d'entreprises de transport ils doivent de l'argent...?

**Capt Nicol:** Je n'en ai aucune idée.

**M. Harvard:** Vous souhaiteriez que le gouvernement modifie sa politique pour... qu'il modifie les modalités des crédits pour qu'ils puissent être utilisés pour ces expéditions?

**Capt Nicol:** Certains crédits peuvent être utilisés pour cela, en effet.

**M. Harvard:** Vous avez entendu dire que le gouvernement s'orientait dans cette direction?

**Capt Nicol:** Non. Il y a cinq ou dix minutes quelqu'un a dit que le gouvernement examinait la question.

[Texte]

**Mr. Harvard:** Have you or anyone representing your federation spoken directly to the government?

**Capt Nicol:** No. We had a board of directors meeting on Monday and at that time I was charged with writing to the government to see if this could be accomplished.

**Mr. Harvard:** You have no direct knowledge whether the government is seriously considering this or about to announce it or anything like that.

**Capt Nicol:** No. We are about to encourage the government to do this, so I certainly hope they are considering it.

**Mr. Harvard:** Do you think the only way we can get out of this difficulty is by the government changing its policy?

**Capt Nicol:** In this particular case, with the lack of hard currency abroad, I would say yes. I don't see any other option. There may be other options, but I don't know of them.

**Mr. Harvard:** How much additional moneys would the government have to come up with to break the jam as it were?

**Capt Nicol:** I'm not sure of that either, but if the government has allocated  $x$  millions of dollars credit for the grain—

**Mr. Harvard:** Which is about \$1.5 billion, something like that.

**Capt Nicol:** —then they could perhaps allocate part of that for transportation services. Maybe the receiving country wouldn't get as much grain, because we still allocated the same amount of dollars, but we would be able to get some and it would unplug the elevators down there. It would get the system moving again, create more business and more ship movements.

**Mr. Harvard:** I have read somewhere the shipping companies are owed about \$100 million.

**Capt Nicol:** I have no knowledge of that. We hear rumours but we never really know.

**Mr. Harvard:** That's all I need to know.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Just by way of information in terms of a follow-up to my colleague's question, I am told \$20 million is all that's needed in terms of a line of credit to get things moving again. Apparently there's a meeting of the industry with the government in Winnipeg on Monday. Are you aware of that meeting?

**Capt Nicol:** No, I am not aware of that meeting.

**Mr. Angus:** Let me move on and ask a couple of quick questions on pilotage. I appreciate your position on it, where you are concerned about the cost as opposed to the need for it. I have always believed the pilot is there not just to protect the ship but to protect society. As you point out, the Valleyfield example and the Lock 7 incident are going to cost society some money through the tax base.

Is it not fair to suggest if the cost of pilotage is really the problem, we would be better off finding a way in which the taxpayer, who gains to benefit, assists in the payment for the provisional services in a direct way, as opposed to just picking up the deficits of the authorities from time to time?

[Traduction]

**M. Harvard:** Est-ce qu'un représentant de votre fédération ou vous-même avez parlé directement au gouvernement?

**Capt Nicol:** Non. Nous avons eu une réunion du conseil d'administration lundi, et on m'a alors chargé d'écrire au gouvernement pour savoir si c'était possible.

**M. Harvard:** Vous n'avez pas directement connaissance du fait que le gouvernement examine la question ou soit sur le point d'annoncer quelque chose à ce sujet.

**Capt Nicol:** Non. Nous allons l'inciter à le faire, et j'espère qu'il va examiner la question.

**M. Harvard:** Vous pensez que la seule solution, c'est que le gouvernement modifie sa politique?

**Capt Nicol:** Dans ce cas précis, vu le manque de devises à l'étranger, je crois que oui. Je ne vois pas d'autres possibilités. Il y en a peut-être, mais je ne les connais pas.

**M. Harvard:** Quel montant supplémentaire le gouvernement devrait-il débloquer pour sortir de cette impasse?

**Capt Nicol:** Je n'en suis pas certain non plus, mais si le gouvernement a alloué des millions de dollars de crédits pour les céréales...

**M. Harvard:** Environ 1,5 milliard de dollars.

**Capt Nicol:** ...il pourrait peut-être en affecter une partie aux transports. Les pays destinataires ne recevraient peut-être pas autant de céréales, puisque le montant total serait le même, mais nous pourrions les leur faire parvenir et cela permettrait de désengorger les élévateurs. Cela permettrait de relancer la mécanique, de créer de l'activité et de faire bouger les navires.

**M. Harvard:** J'ai lu quelque part qu'on devait environ 100 millions de dollars aux compagnies de transport.

**Capt Nicol:** Je ne le sais pas. Il y a des rumeurs, mais on ne sait jamais ce qu'il en est exactement.

**M. Harvard:** C'est tout ce que je voulais savoir.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Pour compléter la question de mon collègue, on m'a dit qu'il suffirait d'une ligne de crédit de 20 millions de dollars pour relancer le mouvement. Les représentants de l'industrie doivent apparemment rencontrer ceux du gouvernement à Winnipeg lundi. Vous êtes au courant?

**Capt Nicol:** Non, je n'avais pas entendu parler de cette réunion.

**M. Angus:** Je voudrais passer maintenant à quelques questions rapides sur le pilotage. Je comprends bien votre position, votre analyse du coût par rapport à la nécessité. J'ai toujours estimé que le pilote était là non seulement pour protéger le navire, mais aussi pour protéger la société. Comme vous le signalez, l'exemple de Valleyfield et l'incident de l'écluse 7 vont coûter quelque chose aux contribuables.

Ne serait-il pas logique de dire que, si c'est le coût du pilotage qui pose vraiment un problème, il vaudrait mieux trouver une formule en vertu de laquelle le contribuable, qui en bénéficiera, aiderait directement au paiement des services provisoires au lieu simplement d'éponger de temps à autre les déficits des administrations?

[Text]

**Capt Nicol:** Yes, I see what you mean. First of all, I would just like to point out that in the case of the Valleyfield Bridge and Lock 7, we had a pilot on board in both cases.

**Mr. Angus:** I realize that.

**Capt Nicol:** We would like to see anything that would reduce the cost, to be quite frank with you. It's inhibiting our business. We have always felt it unlikely the government would contribute. The current legislation calls for financial self-sufficiency. Few of the authorities have been able to attain that except on the west coast, and I think the reasons for that are quite obvious.

I think pilotage is essential for our ships, but we pay too much money for it.

**Mr. Angus:** How much did you say you paid for tolls?

**Capt Nicol:** I think it was \$83,000. So much of that was for steel. I allowed steel into Hamilton and then ballast passage to Thunder Bay and grain out.

**Mr. Angus:** I think Norman Hall used the figure of \$55,000 in the example he was using, so we have somewhere in that range.

I'd make the same point about tolls as I made about pilotage. That is particularly the biggest cost item. To me it would make more sense to reduce the cost of using the seaway. The price you have to pay as a carrier is a solution.

**Capt Nicol:** The overall cost of using the seaway is killing it. If there was some assistance from the government for the operation of the seaway itself, it would be appreciated.

**Mr. Angus:** Would you object to the WGTA being changed to become a transportation subsidy as opposed to a rail subsidy, and thereby include marine from Thunder Bay to the transfer elevators as one of the items to be subsidized?

**Capt Nicol:** I certainly think that idea is worthy of consideration.

• 1615

**Mr. Angus:** I have a final question dealing with GATT. One of the fears is that GATT will decide to eliminate all subsidies and the WGTA will be included as one of those to be eliminated. Do you think we could still compete, given the distance from tidewater that our grain is produced when compared to our competitors?

**Capt Nicol:** If all subsidies everywhere are eliminated it is possible we could compete. The quality of our grain is something we are famous for. We have a really good quality of grain and certain countries specify that they want the type of grain we sell.

**Mr. Angus:** So even if we are still producing 2,000 miles from tidewater and our competitors are producing 200 miles away, whether they are Americans or Argentinians—

**Capt Nicol:** The destination, sir, would dictate, to a large degree. If you are shipping from Europe to somewhere close to Europe, then you would not compete, but if you were shipping from Thunder Bay to somewhere in Brazil, you could probably compete.

[Translation]

**Capt Nicol:** Je vois ce que vous voulez dire. Tout d'abord, je vous signale que dans les deux cas de Valleyfield et de l'écluse 7, nous avions un pilote à bord.

**M. Angus:** Soit.

**Capt Nicol:** Nous sommes favorables à tout ce qui permettrait de réduire les coûts. C'est une entrave à notre activité. Nous avons toujours pensé qu'il était peu vraisemblable que le gouvernement intervienne. La loi actuelle stipule que nous devons être autonomes. Rares sont les administrations qui y sont parvenues, à l'exception de celle de la côte ouest, et je pense que les raisons sont évidentes.

Je crois que le pilotage est essentiel pour nos navires, mais il nous coûte trop cher.

**M. Angus:** Les péages vous coûtent combien?

**Capt Nicol:** Je crois que c'est 83,000\$. Il y en avait une partie pour l'acier. J'ai eu de l'acier jusqu'à Hamilton, puis du lest jusqu'à Thunder Bay et du grain en repartant.

**M. Angus:** Je crois que Norman Hall a mentionné 55,000\$ dans l'exemple qu'il a donné. Nous avons donc un ordre de grandeur.

Je dirais au sujet des péages la même chose que pour le pilotage. C'est le gros poste de dépense. Il me semblerait illogique de réduire le coût d'utilisation de la voie maritime. Le prix que vous devez payer comme transporteur est une solution.

**Capt Nicol:** C'est le coût global d'utilisation de la voie maritime qui est écrasant. Si le gouvernement subventionnait un peu l'exploitation de la voie maritime elle-même, cela nous aiderait.

**M. Angus:** Que penseriez-vous d'une modification de la LTGO pour qu'elle serve à subventionner les transports plutôt que simplement les transports ferroviaires, et qu'elle serve à subventionner le transport maritime de Thunder Bay jusqu'aux éleveurs de transfert?

**Capt Nicol:** Ce serait certainement une idée à creuser.

**M. Angus:** J'ai une dernière question au sujet du GATT. On craint que le GATT ne décide de supprimer toutes les subventions et d'englober la LTGO dans les dispositifs à éliminer. Pensez-vous que nous pourrions rester compétitifs, étant donné qu'il faut faire parcourir à nos céréales des distances considérables pour les amener jusqu'à la mer, alors que nos concurrents n'ont pas ce problème?

**Capt Nicol:** Si toutes les subventions étaient supprimées partout, nous pourrions être concurrentiels. Nous sommes célèbres pour la qualité de nos céréales. Nous avons des céréales d'excellente qualité, et certains pays exigent ce type de céréales.

**M. Angus:** Donc, même si notre blé pousse à 2,000 milles de la côte alors que nos concurrents en produisent à 200 milles de leur côte seulement, que ce soient les Américains ou les Argentins...

**Capt Nicol:** C'est en grande partie la destination qui jouera. S'il s'agit d'aller d'un pays d'Europe à un pays proche de l'Europe, on ne sera pas compétitifs, mais s'il s'agit d'expédier du grain de Thunder Bay vers une destination quelconque quelque part au Brésil, on pourra l'être.

[Texte]

**Mr. Gustafson:** Thank you for appearing, Mr. Nicol. I am interested in your comment about taking part of the credit loan for shipping. I was hauling grain to the elevator on Thursday and Friday of last week. We were receiving \$2.09 a bushel for Durham wheat and \$2.48 for hard wheat. It is obvious that what goes into freight is not going to be there to buy grain. That is a decision the government has to make.

At the same time, just before I arrived at the elevator, the soft wheat pull-crew was putting in new spouts with which to load some of the elevator trucks to start trucking grain to Moose Jaw to go out by the west ports. This would mean that any grain that would continue to go down the seaway would be at a loss to the farmers.

It is not hard to see where the grain companies are going to come down. They were one jump ahead in being that close. Last week or two weeks ago we had Mr. Hall here and he was indicating that this tie-up was coming. That was not news yet to the prairie farmer; it certainly is news now. But the grain companies have already made preparation, because at the station I deliver to we are in the Thunder Bay region and Moose Jaw is the dividing line, and everything from there goes west and everything from Moose Jaw goes east.

The problem we have is that if you took your freight costs of six years ago, they are probably higher today than they were then. If you take the price we are receiving for our grain, it is only half what it was six years ago, so we have a major problem.

The other problem you raise is that our markets are, for the most part, as CIDA confirms, in the developing countries—using the right terminology. This poses a major problem for everyone. How are we going to rectify this serious problem of shipping grain to a country that cannot pay for it?

Our farmers cannot subsidize it anymore. We cannot grow grain any cheaper than \$2.09 a bushel. We just cannot produce it for that. It is beautiful wheat. As you say, it is the highest quality grain you would ever want to see anywhere in the world. The situation is a crime. I used to dump the contents of my truck and each load brought \$3,500. A load is now bringing in \$1,200. So that is the reality of the dollar-and-cents factor we are facing.

**Capt Nicol:** I suppose Canada has an obligation in many ways. We have all heard how this is "the" country to live in, and I think we have an obligation in some ways to help these Third World countries. I suppose we have to continue with our aid there and the government has to assist in that respect.

**Mr. Gustafson:** Could I make a comment on that point, though? Per capita, there is no country in the world, other than West Germany, that equals the contribution Canada makes, either by its producers or by subsidy of the country.

• 1620

At the same time, if we don't get some injection of capital from the major players in the G-7 countries, such as Japan and countries like that, in feeding the world—we can't do it alone—you will break every farmer on the prairies. That's exactly what we are into.

[Traduction]

**M. Gustafson:** Merci d'être venu, monsieur Nicol. Je trouve intéressante votre idée d'utiliser une partie des crédits pour les expéditions. J'ai amené du grain à l'élevateur jeudi et vendredi derniers. Nous avons touché 2.09\$ le boisseau pour le blé dur et 2.48\$ pour le blé vitreux. Évidemment, si l'on utilise une partie des crédits pour le transport, ce sera autant de moins pour acheter des céréales. C'est au gouvernement de décider.

En même temps, juste avant que j'arrive à l'élevateur, l'équipe de manutention du blé tendre installait de nouveaux becs pour charger des camions destinés à transporter les céréales jusqu'à Moose Jaw pour qu'elles soient exportées par les ports de l'Ouest. Cela veut dire que tout le grain qui continuerait à transiter par la voie maritime le ferait à perte pour les agriculteurs.

Il n'est pas difficile de voir ce que vont faire les compagnies céréalières. Elles avaient simplement un coup d'avance. Il y a une semaine ou deux, M. Hall est venu ici et il nous a prévenu que c'était ce qui allait se passer. Cela n'a pas surpris les agriculteurs des Prairies, et cela ne les surprend certainement pas maintenant. Mais les compagnies céréalières se sont déjà préparées, car la station où je livre mon grain appartient à la région de Thunder Bay, et Moose Jaw représente la ligne de partage entre ce qui part à l'ouest et ce qui part à l'est.

Le problème, c'est que si l'on prend vos coûts de transport d'il y a six ans, ils étaient sans doute inférieurs à ce qu'ils sont maintenant. Or, le prix que nous touchons actuellement pour notre blé est à peu près la moitié de ce qu'il était il y a six ans. Nous avons donc un sérieux problème.

L'autre problème que vous mentionnez, c'est le fait que nos marchés sont pour la plupart, comme le confirme l'ACDI, des pays en développement—pour utiliser le bon terme. Cela pose un grave problème à tout le monde. Nous expédions des céréales à des pays qui n'ont pas les moyens de payer: comment pouvons-nous régler ce problème?

Nos agriculteurs ne peuvent pas continuer à subventionner ces expéditions. Nous ne pouvons pas faire pousser des céréales à moins de 2.09\$ le boisseau. C'est impossible. Nous avons du blé superbe. Comme vous le dites, il n'y a pas mieux au monde. La situation est absolument scandaleuse. Avant, un chargement de mon camion me rapportait 3,500\$. Maintenant, c'est 1,200\$. Voilà la triste réalité.

**Capt Nicol:** Je pense que le Canada a de multiples obligations. On entend partout dire que c'est le pays de rêve, et je pense que nous avons d'une certaine façon le devoir d'aider ces pays du tiers monde. Il faut continuer à les aider, le gouvernement ne doit pas les abandonner.

**M. Gustafson:** Permettez-moi une remarque à ce sujet. Aucun autre pays du monde, à l'exception de l'Allemagne de l'Ouest, n'a une contribution aussi élevée que celle du Canada, qu'il s'agisse de ses producteurs ou des subventions du pays.

D'un autre côté, si nos principaux partenaires du G-7, comme le Japon par exemple, ne font pas un effort pour alimenter le monde, nous ne pourrions pas le faire tout seuls, sinon ce sera la ruine de tous les agriculteurs des Prairies. Voilà où nous en sommes.

[Text]

I think people in your business of transportation of grain have to understand that and have to become a part of communicating to the international community that something has to be done at the G-7 level or some level of international government to start putting some funds into feeding people. Certainly one basic human right must be the right to eat. When I came here, I believed that by this time we would see wheat at \$10 a bushel so we could compete with the rest of the world. Instead, we see it at \$2 a bushel. It just makes no sense at all.

I know much of the urban portion of our population believes farmers are getting these hand-outs. Hand-outs, nothing; we are subsidizing a starving world. That's what is happening.

**The Chairman:** An important point, Mr. Gustafson, and I certainly appreciate your making it. Our partners are not here, so we will let Mr. Nicol reply quickly, if he wants to, to the comments.

**Capt Nicol:** I really have no reply to that except that Canada has, I feel, an obligation to help feed these starving nations.

**Mr. Gustafson:** And we are doing it. There is probably no other nation that is doing it.

**The Chairman:** Again, I apologize for having to rush off and for the lateness of the start. We appreciate your coming and providing us with your evidence, which will be taken into account in arriving at our recommendations in our final report. Thank you for your undertaking to answer any questions we may have. The researchers will review it and certainly get back to you.

**Capt Nicol:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you for inviting me.

**The Chairman:** The meeting is adjourned.

---

Wednesday, June 10, 1992

• 1558

**The Chairman:** Order.

We have before us today, from the FACTS Coalition, Mr. Donald Paterson and Mr. Henri Allard. Welcome, gentlemen. We apologize for being late in starting. We had a full transportation committee meeting prior to this, and that is the reason we are late. We are glad you could appear before us today and we are looking forward to your presentation. It is being passed around. We look forward to your opening comments.

**Mr. Donald Paterson (Co-Chairman, Fair Access to Canada's Transportation Systems Coalition):** Thank you very much, Mr. Chairman. As you have heard, my name is Donald Paterson. I am vice-president of N.M. Paterson & Sons, Marine Division, Thunder Bay, Ontario. I am co-chairman of the FACTS Coalition, the Fair Access to Canada's Transportation Systems Coalition.

N.M. Paterson & Sons is a privately held company. The head office is in Winnipeg, Manitoba. We have two main divisions of that company. One is our grain division, which operates 50 grain elevators across Saskatchewan and

[Translation]

Je pense que vous autres, qui êtes dans le transport des céréales, vous devez en être conscients et nous aider à faire comprendre à la communauté internationale qu'il faut faire quelque chose au sujet du G-7 ou à un niveau international quelconque pour aider les gens à manger. Le droit de manger est un droit fondamental. Quand je suis venu ici, je pensais qu'à ce moment-ci nous pourrions avoir du blé à 10\$ le boisseau pour concurrencer le reste du monde. Au lieu de cela, il est à 2\$. C'est absurde.

Je sais qu'une bonne partie des habitants de notre pays s'imaginent que les agriculteurs bénéficient de toutes ces largesses. Il n'est pas du tout question de largesse; nous subventionnons un monde affamé. C'est cela la réalité.

**Le président:** C'est une remarque importante, monsieur Gustafson, et je vous en remercie. Nos partenaires ne sont pas là, et nous allons donc laisser M. Nicol répondre rapidement, s'il le souhaite, à ces remarques.

**Capt Nicol:** Je n'ai rien à ajouter, sauf qu'à mon avis, le Canada se doit d'aider ces pays qui meurent de faim.

**M. Gustafson:** Et c'est ce que nous faisons. Il est probable qu'aucun autre pays n'en fait autant.

**Le président:** Excusez-nous encore de vous bousculer et d'avoir commencé si tard. Nous vous remercions d'être venu nous rencontrer et nous faire part de votre point de vue, dont nous tiendrons compte dans les recommandations de notre rapport final. Merci d'avoir accepté de répondre à nos questions. Les chercheurs vont certainement communiquer avec vous.

**Capt Nicol:** Merci, monsieur le président, de m'avoir invité.

**Le président:** La séance est levée.

---

Le mercredi 10 juin 1992

**Le président:** La séance est ouverte.

Nous recevons aujourd'hui MM. Donald Paterson et Henri Allard, de FACTS Coalition. Messieurs, vous êtes les bienvenus. Nous nous excusons de notre retard, mais juste avant, nous avons une réunion plénière du Comité des transports. Nous nous réjouissons de vous accueillir aujourd'hui. Votre mémoire nous a été distribué. Nous sommes prêts à entendre votre déclaration liminaire.

**M. Donald Paterson (coprésident, Fair Access to Canada's Transportation Systems Coalition):** Merci beaucoup, monsieur le président. Comme vous l'avez dit, je m'appelle Donald Paterson. Je suis vice-président de N.M. Paterson & Sons, Division maritime, de Thunder Bay, en Ontario. Je suis le coprésident de FACTS Coalition, un regroupement pour un accès équitable au réseau de transport du Canada.

N.M. Paterson & Sons est une société privée dont le siège social est à Winnipeg, au Manitoba. Notre société se divise en deux grandes divisions. L'une est notre Division céréalière qui exploite 50 silos à grains en Saskatchewan et

[Texte]

Manitoba, mainly in the southern portions of those provinces. We also operate a marine division, which is managed from our offices in Thunder Bay, Ontario. We operate a fleet of seven bulk carriers on the Great Lakes and we are members of various associations such as the Canadian Shipowners Association.

We are part of the FACTS Coalition because of our concern about the state of our industry and the state of grain transportation in general as it pertains to the eastern route in Canada.

We have distributed the remarks we will be making today, as well as a more comprehensive document that is our position paper, which everyone will have by now.

At this time I would like to present Henri Allard. Henri will introduce himself.

**Mr. Henri Allard (Fair Access to Canada's Transportation Systems Coalition):** I am the President of SODES. SODES stands for St. Lawrence Economic Development Council. It is composed of shipowners, ship operators, ports, anything that moves on the St. Lawrence River.

• 1600

Our *raison d'être* is to promote the interest of the St. Lawrence and also to defend the St. Lawrence River's interest. Obviously one of those interests is the seaway, because we cannot live in isolation.

**Mr. Paterson:** Thank you, Henri.

The Fair Access to Canada's Transportation System coalition is very pleased to have the opportunity to speak to the subcommittee today. We are a coalition of Great Lakes and St. Lawrence Seaway systems stakeholders who are dedicated to the long-term competitiveness of the system. We're comprised of lake shipowners, port operators, the Seaway Authority, seaway municipalities, ship supply companies and companies that make significant use of the system.

When I refer to "the system" I'm referring to the whole of the St. Lawrence River, right to the Gulf of St. Lawrence. We congratulate this committee and its members for undertaking its specific review of the St. Lawrence Seaway.

As you are aware, the transportation infrastructure in Canada is undergoing significant changes as the forces of global competition affect commerce world-wide. The seaway is not immune to these changes, and seaway users have been adapting to keep pace with the times.

A thorough review by the subcommittee will help governments design policy responses, in conjunction with seaway stakeholders, that will help maintain the seaway as a vital component of our transportation system. Canada has a strategic national asset in the St. Lawrence Seaway, but the existence of the seaway alone is not enough. The policies that affect usage of the system are as important as the physical structure itself. The continued efficiency and competitiveness of the system are an essential element of maintaining the strategic component of Canada's transportation infrastructure.

[Traduction]

au Manitoba, surtout dans le sud de ces deux provinces. Nous exploitons également une Division maritime qui est gérée à partir de nos bureaux de Thunder Bay, en Ontario. Nous exploitons une flotte de sept vraquiers sur les Grands Lacs et nous sommes membres de diverses associations telle que l'Association des armateurs canadiens.

Nous faisons partie de FACTS Coalition en raison de nos inquiétudes devant la situation de notre industrie et du transport des céréales par la route de l'est.

Nous vous avons distribué le texte des propos que nous tiendrons aujourd'hui ainsi qu'un document plus complet qui énonce notre position.

Je voudrais maintenant vous présenter Henri Allard. Henri va se présenter lui-même.

**M. Henri Allard (Fair Access to Canada's Transportation Systems Coalition):** Je suis le président de SODES. SODES est le St. Lawrence Economic Development Council. Il est composé d'armateurs, d'exploitants de navires, de ports, en fait, de tout ce qui se déplace sur le Saint-Laurent.

Notre *raison d'être* est de promouvoir et de défendre les intérêts du Saint-Laurent. L'un de ces intérêts est évidemment la voie maritime, étant donné que nous ne pouvons pas vivre en vase clos.

**M. Paterson:** Merci, Henri.

Notre regroupement se réjouit de pouvoir prendre la parole devant votre sous-comité, aujourd'hui. Nous représentons les intervenants du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent qui tiennent à assurer la compétitivité à long terme de ce réseau. Nous représentons des armateurs desservant les Grands Lacs, des exploitants de ports, l'administration de la voie maritime, les municipalités de la voie maritime, les compagnies qui approvisionnent les navires et celles qui utilisent le réseau.

Lorsque je parle du réseau, je veux parler de l'ensemble du Saint-Laurent, jusqu'au golfe du Saint-Laurent. Nous félicitons le comité et ses membres d'avoir entrepris cette étude de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Comme vous le savez, l'infrastructure des transports du Canada subit d'importants changements sous l'effet de la concurrence internationale. La voie maritime n'est pas à l'abri de ces changements et ses usagers doivent s'y adapter.

L'étude approfondie de votre sous-comité aidera les pouvoirs publics à concevoir des mesures politiques, en collaboration avec les intervenants, pour que la voie maritime demeure un élément essentiel de notre réseau de transports. La Voie maritime du Saint-Laurent revêt une grande importance stratégique pour le Canada, mais il ne suffit pas qu'elle continue simplement d'exister. Les politiques touchant l'utilisation du réseau sont aussi importantes que les structures matérielles. L'efficacité et la compétitivité du réseau sont indispensables pour préserver cet élément stratégique de l'infrastructure des transports du Canada.

[Text]

FACTS is particularly pleased to be meeting with the subcommittee at this time, because a significant determinant of system competitiveness, grain transportation policy, is currently under active review. As you know, the federal and provincial agricultural ministers are currently studying grain transportation policy as part of the national agri-food policy review.

Grain movement is a significant aspect of seaway business, representing between 30% and 40% of total commodity business. Changes to the volume of grain moved has a direct economic impact on the seaway. There's also a substantial multiplier effect of grain volumes versus other commodities.

Grain volumes directly affect the competitiveness of the system for the movement of other products. Because grain is so important to the seaway, changes to national grain transportation policies have a significant effect on the system. So while many observers see the current debate about grain transportation as primarily a western agricultural issue, we on the seaway see it as a significant national issue with implications for many business sectors. For this reason, the chairman of the FACTS Coalition, David Gardiner, wrote to your chairman requesting that the subcommittee review this issue at this time.

Agriculture ministers began this review with a series of consultations, primarily with western farmers during the past winter. The consultations resulted in a report on farmers' opinions prepared by Peat Marwick consultants. Several issues have been identified for review, including the method of payment of the grain transportation subsidy, branch-line abandonment, pooling, minimum compensatory rates and the Port of Churchill. Agriculture ministers have indicated that they will be meeting in July to further review these issues and possibly making some key decisions on changes to current policy.

The St. Lawrence Seaway subcommittee can play an important role by offering recommendations and comments to the government in the context of this review. The status quo will not work. We need change. FACTS is urging agriculture ministers to make changes. Current transportation policies are outdated and result in inefficiencies that work to the disadvantage of the grain farmer and the shipper.

In reviewing grain transportation policy, we need to consider the following issues.

Grain transportation is key to the Great Lakes and St. Lawrence Seaway's future. For example, the structure of grain transportation subsidies through the WGTA has a direct impact on the competitiveness of the Great Lakes-St.

[Translation]

Nous nous réjouissons d'autant plus de rencontrer votre sous-comité qu'un facteur déterminant de la compétitivité du réseau, la politique de transport des céréales, fait actuellement l'objet d'un examen. Comme vous le savez, les ministres de l'Agriculture fédéral et provinciaux étudient actuellement la politique de transport des céréales dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire nationale.

Le transport des céréales représente un aspect important du trafic sur la voie maritime soit de 30 à 40 p. 100 du transport des marchandises. Les fluctuations dans les quantités de céréales acheminées ont des répercussions économiques directes sur la voie maritime. Cela se répercute également dans une large mesure sur les autres marchandises.

L'importance du transport des céréales a une incidence directe sur la compétitivité du système pour le transport des autres produits. Étant donné l'importance des céréales pour la voie maritime, les changements apportés aux politiques nationales de transport des céréales ont un impact considérable sur le réseau. Par conséquent, même si de nombreux observateurs considèrent que le débat actuel sur le transport des céréales intéresse surtout les agriculteurs de l'Ouest, nous voyons là une question d'importance nationale ayant des ramifications dans de nombreux secteurs de l'économie. Pour cette raison, le président de FACTS Coalition, David Gardiner, a écrit à votre président pour demander à votre sous-comité d'étudier la question.

Les ministres de l'Agriculture ont entrepris cet examen par une série de consultations, surtout auprès des agriculteurs de l'Ouest, l'hiver dernier. Ces consultations ont donné lieu à un rapport sur les opinions des agriculteurs qui a été préparé par la firme d'experts-conseils Peat Marwick. Plusieurs sujets d'étude ont été mis en lumière et notamment le mode de paiement de la subvention au transport des céréales, l'abandon des embranchements, la mise en commun, les tarifs compensatoires minimums et le port de Churchill. Les ministres de l'Agriculture ont dit qu'ils se réuniraient en juillet pour examiner ces questions plus à fond et peut-être aussi pour prendre d'importantes décisions quant aux changements à apporter à la politique en vigueur.

Le sous-comité de la voie maritime du Saint-Laurent peut jouer un rôle important en formulant au gouvernement des recommandations et des observations dans le contexte de cet examen. L'état actuel des choses est inacceptable. Des changements s'imposent. FACTS exhorte les ministres de l'Agriculture à apporter ces changements. La politique de transport actuelle est périmée et nuit à l'efficacité du réseau de transports, au détriment des producteurs de céréales et des expéditeurs.

Il faut examiner la politique de transport des céréales en tenant compte des problèmes suivants.

Le transport des céréales revêt une importance primordiale pour l'avenir du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. Par exemple, la structure des subventions au transport des céréales prévue par la Loi de

[Texte]

Lawrence Seaway System for all commodities. It is estimated that without the movement of grain, many other bulk commodities could encounter transportation cost increases, to the point of driving them off the system. This is an issue of national dimension, not just restricted to the grain trade.

• 1605

The Great Lakes-St. Lawrence Seaway is a reliable and necessary grain transportation route. Since 1959 the system has delivered 300 million tonnes of western Canadian grain worth over \$60 billion. At its peak the system carried well over half of the grain exported in a single year. Even when grain volumes were at their lowest, the seaway carried more than 25% of exported grain. Western Canadian farmers have been served well by the seaway system. Any further deterioration of the seaway or its commodity volumes will have a direct impact on the export of Canadian grain.

The Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is an integral part of Canada's transportation infrastructure. With unused capacity available, the seaway does not require new capital investment. Full utilization of the seaway is an attractive use of capital when compared with building expensive new infrastructure at the west coast or rebuilding the Churchill route. For instance, Canadian grain exports through the seaway could be increased by 50% over last year's levels without additions to the existing seaway infrastructure.

The Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is responsive to Canadian priorities for transportation needs. The global trade environment is suffering growing pains, and transition to large trading blocks has proved difficult. Canada, as an exporting nation, must maintain a reliable Canadian transportation infrastructure to secure Canadian control over the movement of goods and commodities for export. We should not lose Canadian transportation options.

Water transportation is environmentally friendly. Shipping by water is the most environmentally friendly mode for large-scale bulk commodity transit. Fuel use increases, estimated at over 900% by a study conducted in Minnesota, radically increase exhaust emissions and dramatic increases in probable accidents. These are all results from a shift from ship to rail transport.

Future markets exist for Canadian grain in countries traditionally served by the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. New GATT trade rules will enhance demand for Canadian grain exports served by the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. The current government has fought hard for meaningful reform to international grain subsidization that has severely hurt our western farmers. With success at the GATT, European and U.S. grain

[Traduction]

stabilisation concernant le grain de l'Ouest se répercute directement sur la compétitivité du réseau, et ce pour toutes les marchandises. Nous estimons que, sans le transport des céréales, les frais de transport de nombreuses autres marchandises en vrac augmenteraient au point de les éliminer du marché. Le problème a des dimensions nationales et ne se limite pas au commerce des grains.

Le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent est une voie des transports des céréales à la fois fiable et indispensable. Depuis 1959, ce réseau a acheminé 300 millions de tonnes de céréales de l'Ouest du pays, d'une valeur de plus de 60 milliards de dollars. Au sommet de sa prospérité, le réseau transportait plus de la moitié des céréales exportées au cours d'une année. Même au creux de la vague, la voie maritime a acheminé plus de 25 p. 100 des céréales destinées au marché d'exportation. Les céréaliculteurs canadiens de l'Ouest ont été bien desservis par ce réseau. Toute nouvelle dégradation de la voie maritime ou de son achalandage se répercutera directement sur les exportations canadiennes de céréales.

Les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent font partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada. Étant donné qu'elle n'est pas exploitée à pleine capacité, la voie maritime ne requiert pas de nouvelles immobilisations. Sa pleine utilisation serait plus avantageuse que de construire une nouvelle infrastructure coûteuse sur la Côte Ouest ou de reconstruire la route de Churchill. Par exemple, il serait possible d'accroître la quantité de céréales acheminées par la voie maritime vers les marchés d'exportation de 50 p. 100 par rapport au niveau de l'année dernière, sans avoir à modifier l'infrastructure actuelle.

Le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent tiennent compte des priorités canadiennes en matière de transports. Le marché mondial a des problèmes d'adaptation et la transition vers l'instauration de gros blocs commerciaux s'est révélée difficile. En tant que pays exportateur, le Canada doit conserver une infrastructure de transports fiable pour exercer un certain contrôle sur le transport des marchandises destinées à l'exportation. Il ne faudrait pas que nous perdions nos possibilités de transport.

Le transport par eau ne met pas l'environnement en péril. Il s'agit du mode de transport le plus écologique pour les grandes quantités de marchandises en vrac. L'augmentation de l'utilisation de carburants, qu'une étude réalisée au Minnesota a estimée à plus de 900 p. 100, augmente radicalement le dégagement des gaz d'échappement et l'incidence des accidents. Tout cela résulte de la transition du transport par bateau ou du transport par chemin de fer.

Des débouchés s'offrent aux céréales canadiennes dans les pays qui ont toujours été desservis par les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. Les nouvelles règles du GATT augmenteront la demande de céréales canadiennes desservie par ce réseau. Le gouvernement actuel s'est battu énergiquement contre les subventions internationales qui ont causé beaucoup de tort à nos céréaliers de l'Ouest. Notre succès au GATT se traduira par une réduction des

[Text]

subsidization will decline, and Canada would be more competitive in traditional international markets. These markets are served through the seaway. Post-Communist development in eastern Europe will create new market opportunities for grain sales. World population continues to grow. Food demand will increase in the longer term.

Market share for the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is declining as a direct result of the current WGTA subsidy structure. There has been a significant shift of grain movement from the Great Lakes-St. Lawrence Seaway's route to the west coast. Markets traditionally served by the eastern portion of the transportation infrastructure are now being served through the west.

In 1982, the Great Lakes fleet moved 56% of western Canadian grain to market. Recently, volume has been as low as 27%. Some of this shift is the result of new markets being expanded in Asia and best served by Pacific ports. However, important markets in North Africa and the Middle East, which might naturally be served through the eastern route, are now increasingly being served through western ports. In the six years prior to the implementation of the WGTA in 1983, the eastern route handled 83% of the North African and Middle Eastern market. In the eight years following the WGTA, the eastern system handled only 42%, a 50% decrease. Had the eastern system retained its traditional share, it would have handled almost 12 million tonnes more over the last eight years.

Rail freight rates do not reflect true costs and efficiencies of using specific ports. Car turn-around times are faster at Thunder Bay than they are at Vancouver, generating greater efficiencies in eastern grain movement. But the distance-related freight rate formula of the WGTA reflects neither these efficiencies nor the added cost of moving grain through the mountains to west coast ports. One study by the National Transportation Agency estimated this additional cost at \$6 per tonne of grain moved to west coast ports. Again, efficiencies of the eastern system are not recognized.

• 1610

Studies undertaken in recent years have demonstrated that the current method of payment of the WGTA subsidy, directly to the railways, creates distortions and disincentives for the use of other modes of transport. Subsidies for grain transportation on one segment of the transportation route should not distort competition on another portion of the route by allowing the subsidy recipient more flexibility in pricing.

Changes to the WGTA are required. The status quo is unacceptable and we need change. FACTS wants intermodal fairness in grain transportation. This requires the removal of modal bias in the WGTA subsidy.

[Translation]

subventions céréalières de l'Europe et des États-Unis, ce qui permettra au Canada d'être plus compétitif sur ses marchés internationaux traditionnels. Ces marchés sont desservis par la voie maritime. La fin du communisme en Europe de l'Est va certainement nous offrir de nouveaux débouchés pour nos céréales. La population mondiale continue d'augmenter. La demande de produits alimentaires va s'accroître à long terme.

La part du marché du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent est en diminution en raison de la structure actuelle des subventions accordées en vertu de la Loi de stabilisation concernant les grains de l'Ouest. Une bonne partie du trafic céréalier empruntant la voie des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent a été détournée vers la Côte Ouest. Les marchés desservis traditionnellement par la partie est du réseau de transports le sont maintenant par l'ouest.

En 1982, la flotte des Grands Lacs a acheminé 56 p. 100 des céréales provenant de l'Ouest du Canada. Récemment, ce volume est tombé à 27 p. 100. Cette transition résulte, en partie, de l'expansion des nouveaux marchés asiatiques qui sont mieux desservis par les ports du Pacifique. Cependant, d'importants marchés d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, qui pourraient être desservis par la route de l'est, le sont maintenant, de plus en plus, par les ports de l'ouest. Au cours des six années qui ont précédé l'instauration de la Loi de stabilisation concernant le grain de l'ouest, en 1983, la route de l'est a acheminé 83 p. 100 des exportations vers l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient. Au cours des huit années qui ont suivi la mise en place de la loi, ce chiffre est tombé à 42 p. 100, ce qui représente une diminution de 50 p. 100. Si le réseau de l'est avait conservé sa part du marché, il aurait transporté près de 12 millions de tonnes de plus au cours des huit dernières années.

Les tarifs-marchandises ferroviaires ne reflètent pas le coût réel et la rentabilité de l'utilisation des ports. Le temps de rotation des wagons est plus court à Thunder Bay qu'il ne l'est à Vancouver, ce qui rend plus rentable le transport des céréales par le réseau de l'est. Néanmoins, la formule prévue par la Loi de stabilisation pour l'établissement des tarifs marchandises, en fonction de la distance, ne reflète ni cette rentabilité ni la dépense supplémentaire que représente le transport des grains à travers les montagnes, jusqu'au port de la Côte Ouest. Selon une étude de l'Office national des transport, ce coût supplémentaire est de 6\$ la tonne. Là encore, on ne tient pas compte de l'efficacité du réseau de l'est.

Selon des études réalisées ces dernières années, le paiement direct aux chemins de fer de la subvention pour le transport du grain de l'ouest crée des distorsions et dissuade d'utiliser les autres modes de transport. Les subventions au transport des céréales sur un tronçon du réseau de transport ne devraient pas nuire à la compétitivité des autres tronçons en offrant plus de latitude au niveau des tarifs aux bénéficiaires des subventions.

Il faut modifier la Loi de stabilisation concernant le grain de l'ouest. La situation actuelle est inacceptable. FACTS souhaite que les divers modes de transport des céréales soient traités sur un pied d'égalité. Il faut pour cela supprimer les avantages que la subvention confère aux chemins de fer.

[Texte]

There are two options to achieve intermodal fairness. The first, to discontinue the WGTA subsidy and deliver the government commitment to grain farmers through the bond payment or safety net program approach, is FACTS's preferred option. The other is to extend the transportation subsidy formula to achieve fairness in subsidization across Canada. Either option necessitates change to the WGTA.

There should be no changes to Canadian Wheat Board pooling unless the WGTA is changed to correct the current modal and freight rate bias. If ongoing subsidies under the WGTA are discontinued, compensation to western farmers should be structured so that the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is still a viable and affordable transportation option for them.

There are other required changes. Average distance-related freight rates need to be changed to reflect the actual rail cost associated with using each port. These should include car turn-around efficiencies, the added cost of shipping through the mountains, or the mountain differential, and the elimination of distortions favouring long-haul over short-haul. We should conduct full economic evaluations of all existing transportation routes. Before committing valuable resources to increasing grain-handling capacity at any port and before committing valuable resources to the upgrading and/or maintenance of low throughput ports, eliminate the special CN adjustments for Prince Rupert and Churchill.

In summary, I should say that FACTS is pleased to have been able to meet with the subcommittee today. We request that the subcommittee consider formal representation to the upcoming federal-provincial agriculture ministers' meeting on the points that follow. Any potential changes to grain transportation policy must incorporate consideration of the direct economic impact on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. The future of the seaway as a viable and critical element of Canada's transportation infrastructure must be preserved.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Paterson, for a very well researched and well reasoned brief. You've obviously spent a great deal of time on it as an organization. We certainly appreciate the work you've done, and coming here today.

I'll ask Mr. Comuzzi to please start the questions.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** I welcome Mr. Paterson and Mr. Allard to the committee. I have some questions. I really don't know, Mr. Allard, how to state my question to you. I hope it's stated in diplomatic terms and no wrong inferences are made.

I see that when we discuss the St. Lawrence Seaway we discuss all of the St. Lawrence Seaway, from the Port of Thunder Bay right to the downriver ports, Baie Comeau and Quebec City, and all the facilities we have in that area. By the way, I support your position fully. I also believe changes must be made to the WGTA.

[Traduction]

Il y a deux façons d'assurer l'équité entre les divers modes de transport. Celle que nous préférons consiste à supprimer la subvention et à offrir aux producteurs de céréales des garanties au niveau du cautionnement ou des programmes de sécurité du revenu. L'autre consiste à élargir la subvention au transport de façon à la rendre plus équitable. Chacune des ces options requiert des modifications à la Loi de stabilisation.

Aucun changement ne devrait être apporté à la mise en commun de la Commission canadienne du blé, à moins que la loi ne soit modifiée pour remédier à l'injustice des tarifs-marchandises. Si les subventions sont éliminées, il faudra structurer l'indemnisation des producteurs de l'ouest de façon à ce que le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent demeure pour eux un mode de transport viable et abordable.

D'autres changements s'imposent. Il faudrait modifier les tarifs marchandises reliés à la distance moyenne de façon à ce qu'ils reflètent le coût réel des chemins de fer et de l'utilisation de chaque port. Cela devrait tenir compte du temps de rotation des wagons, du coût supplémentaire du transport à travers les montagnes ou du tarif différentiel de montagne et les limitations des distorsions qui favorisent le transport à longue distance par rapport aux transports à courte distance. Il faudrait entreprendre une évaluation économique complète de toutes les routes actuelles. Avant de consacrer de précieuses ressources à l'augmentation de la capacité de manutention des céréales dans un port ou encore à l'amélioration ou à l'entretien d'un port où le trafic est faible, il faut éliminer les redressements spéciaux du CN pour Prince Rupert et Churchill.

En résumé, nous nous réjouissons d'avoir pu rencontrer le sous-comité aujourd'hui. Nous vous demandons de bien vouloir songer à faire des instances officielles à la prochaine réunion fédérale-provinciale des ministres de l'Agriculture sur les points suivants. Avant de modifier la politique de transport des céréales, il faut tenir compte des incidences économiques directes que cela aura sur le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. Il faut que la voie maritime demeure un élément viable et essentiel de l'infrastructure des transports du Canada.

Merci de votre attention.

**Le président:** Merci, monsieur Paterson, de cet excellent mémoire. Vous y avez certainement consacré beaucoup de temps. Nous apprécions beaucoup le travail que vous avez accompli et votre comparution aujourd'hui.

Je vais demander à M. Comuzzi de poser la première question.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Je souhaite la bienvenue à M. Paterson et à M. Allard. J'ai quelques questions à leur poser. Monsieur Allard, je ne sais pas vraiment comment formuler ma question. Je vais essayer d'être diplomate et je vous prie de ne pas mal l'interpréter.

Lorsque nous parlons de la voie maritime du Saint-Laurent, c'est de tout ce qui la compose, du port de Thunder Bay jusqu'au port de Baie Comeau et de Québec. Soit dit en passant, j'appuie entièrement votre position. Je crois également qu'il faudrait modifier la Loi de stabilisation concernant le grain de l'ouest.

[Text]

I have some problems when I look at your representation that the St. Lawrence Economic Development Council, the Port of Quebec Corporation, the Port of Montreal Seaway Authority, much of which is based in the province of Quebec, that we don't seem to have more representation from the members who are elected from the province of Quebec. I say that with some concern, because I do not want to cause any problems.

• 1615

Why is it that we cannot seem to get more support from that area? Is it because there is not enough employment involved in the grain trade in those downriver ports? Is it not considered a viable industry in that area? I would like your comments on that, please. I am obviously doing something wrong when I am talking to my friends from those areas.

**Mr. Allard:** I will answer the same way we answer that question in Quebec. As a general feeling, Quebecers, including our deputies, have always thought that the St. Lawrence River was a federal affair, not a provincial affair. Therefore, they are coming a long way in changing their minds to see the importance of the St. Lawrence economic development. Does that answer your question?

**Mr. Comuzzi:** If you could be just a little more *à l'aise en français*...

**Mr. Allard:** I am very pleased to have the opportunity to try my English.

**The Chairman:** Your English is great, but if you wish to speak in French, please do.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Allard, could you give us something by way of background? For instance, what is your storage capacity in your elevator system and what is your railway capacity? How many people would be employed in the railway system? How many people would be employed in the province related to the movement of grain or the use of the St. Lawrence Seaway? Could you give us some indication?

**Mr. Allard:** If I look at the Port of Quebec, I would say that at least 45% of the tonnage handled by it is grain. For the Port of Montreal and Three Rivers, I would say it is about 25%. For the Port of Sept-Îles, Baie Comeau, it is about 40%.

Unfortunately, I cannot give you any statistics as far as employment is concerned. However, it has a great impact on employment.

**Mr. Comuzzi:** To finish off my questions in that particular area, if the St. Lawrence Seaway is decreasing in its percentage of tonnage, including the grain coming from the west, then it has a substantial effect on the economy of the province of Quebec. Would that be a fair statement?

**Mr. Allard:** Definitely. If you look at the iron ore coming from the Bas Côte Nord, Sept-Îles, Port-Cartier, the shipping tariff would increase so much to ship it through the Great Lakes that it would be less expensive for Hamilton and those places to get it through another system of transportation.

**Mr. Comuzzi:** Thank you, Mr. Allard.

[Translation]

Néanmoins, en examinant votre mémoire, je constate que le St. Lawrence Economic Development Council, la Société du port de Québec, l'administration de la voie maritime du port de Montréal sont, pour la plupart, établis au Québec, mais que les élus du Québec ne sont pas très nombreux ici. Cela m'ennuie un peu, mais je ne voudrais pas faire d'histoire.

Comment se fait-il qu'on n'a plus le soutien des députés de cette région? Est-ce que parce que le transport des grains ne crée pas suffisamment d'emplois dans les ports en aval? N'est-ce pas considéré comme étant une industrie viable dans cette région? Je voudrais entendre vos vues à ce sujet, s'il vous plaît. De toute évidence, il y a quelque chose que je ne comprends pas lorsque je parle à mes amis de cette région-là.

**M. Allard:** Je vais vous répondre de la même façon qu'on répond à cette question au Québec. De manière générale, les Québécois, dont nos députés, ont toujours pensé que le fleuve Saint-Laurent était domaine fédéral, et non provincial. D'où la difficulté qu'ils ont à saisir l'importance du développement économique du Saint-Laurent. Est-ce que cela répond à votre question?

**M. Comuzzi:** Si vous vous sentez mieux à l'aise en français...

**M. Allard:** Je suis bien aise d'avoir l'occasion de parler anglais.

**Le président:** Vous parlez fort bien l'anglais, mais si vous voulez parler français, je vous en prie.

**M. Comuzzi:** Monsieur Allard, pouvez-vous nous donner de plus amples explications? Par exemple, quelle est votre capacité de stockage dans votre réseau de silos à élévateurs et quelle est votre capacité ferroviaire? Combien de personnes employez-vous dans votre réseau ferroviaire? Combien de personnes sont employées dans la province au transport des grains ou dans l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent? Pouvez-vous nous en donner une idée?

**M. Allard:** Si l'on prend le port de Québec, je dirais que le grain compte pour au moins 45 p. 100 du tonnage. Au port de Montréal et au port de Trois-Rivières, je dirais que cette proportion est d'environ 25 p. 100. Au port de Sept-Îles, à Baie Comeau, cette proportion est d'environ 40 p. 100.

Malheureusement, je ne peux vous donner de chiffres statistiques sur l'emploi. Toutefois, je sais que le transport des grains emploie beaucoup de monde.

**M. Comuzzi:** Pour conclure mes questions sur ce secteur précis, si la Voie maritime du Saint-Laurent voyait le pourcentage de son tonnage diminuer, y compris le grain de l'Ouest, cela aurait un effet considérable sur l'économie de la province de Québec, n'est-ce pas?

**M. Allard:** Absolument. Prenez l'exemple du minerai de fer venant de la Basse Côte Nord, Sept-Îles, Port-Cartier, le tarif du transport maritime via les Grands Lacs augmenterait tellement que cela coûterait moins cher à Hamilton et ces autres villes pour obtenir le minerai de fer par un autre système de transport.

**M. Comuzzi:** Merci, monsieur Allard.

[Texte]

• 1620

In the report, Mr. Paterson, if I could refer you to page. . .

**Mr. Paterson:** Oh, this is in the position paper?

**Mr. Comuzzi:** In the position paper. Let me just read what it says in item number three:

There should be no changes to the Wheat Board pooling unless WGTA is changed to correct the current modal and freight rate bias.

I think I understand what that means, but perhaps you would want to enlarge on that area.

**Mr. Paterson:** Pooling is not an easy concept to grasp, but to put it simply, pooling is the pooling of all the costs of a specific commodity with all the costs of transportation. So all western farmers would share in the cost of transportation. To be specific, they would all share in the cost of seaway transportation equally through the pooling system.

**Mr. Comuzzi:** So when you refer to pooling here, you are referring to cost pooling.

**Mr. Paterson:** Yes, I am referring to cost sharing.

**Mr. Comuzzi:** Cost sharing. Okay. We will just go on to item four. If I am going for subsidies under the GTA or for discontinued compensation, the system for western farmers should be structured so that the Great Lakes and St. Lawrence system is still a viable and affordable transportation option for them. Perhaps you would like to expand on that. I do not know how you would accomplish it.

**Mr. Paterson:** Well, what we would like to be assured about is that when compensation is offered to a farmer, he is not offered more money for transportation to go over the mountains, for instance, than he would be offered to essentially go downhill, to Thunder Bay and eventually out to tidewater, through the seaway.

So we would like to see that whatever compensation is offered to the farmer is offered in a fair and equitable manner, so that it is mode-neutral—whether rail, truck, or marine. It would also be direction-neutral. In other words, he gets compensated on a basis that would not suggest to him that he should send it in one direction or the other. It is offered to him on a basis that he would then see where he is going to get the best bang for his buck.

**Mr. Comuzzi:** On that same issue, Mr. Paterson, if I understand the report in its entirety, what you are saying is if we are going to give equal access to fair transportation costs in Canada, then you are willing to deal on a very competitive level with whatever transportation facilities are available to move grain in Canada. Let us assume that situation should develop and the producers find that it is not competitive to move the grain through the St. Lawrence. Let us assume that. I am sure they will not, but. . . That would result in the elimination of any grain moving through the. . . You are willing to make that—

[Traduction]

Dans votre rapport, monsieur Paterson. . . je vous renvoie à la page. . .

**M. Paterson:** Oh oui, vous voulez dire l'exposé de position?

**M. Comuzzi:** C'est dans l'exposé de position, oui. Je lis ce que vous écrivez au numéro 3:

On ne saurait changer la formule de mise en commun des coûts de la Commission canadienne du blé à moins de modifier la LTGO pour rectifier le modèle actuel et le déséquilibre causé par le tarif-marchandises.

Je crois comprendre ce que cela veut dire, mais j'aurais besoin d'un peu plus de détails.

**M. Paterson:** La formule de mise en commun des coûts n'est pas facile à saisir, mais en termes simples, il s'agit de mettre en commun tous les coûts de production d'une denrée particulière ainsi que les coûts de transport. De cette façon, tous les fermiers de l'Ouest paieraient leur part des frais de transport. Plus précisément, la formule de mise en commun permettrait à tous les fermiers payer leur part du transport sur la voie maritime.

**M. Comuzzi:** Donc, lorsqu'il est question de mise en commun ici, vous voulez bien dire la mise en commun des coûts?

**M. Paterson:** Oui, je parle du partage des coûts.

**M. Comuzzi:** De partage des coûts, d'accord. Passons maintenant au numéro quatre, si je suis favorable aux subventions aux termes de la LGTO ou à la cessation des subventions, le système pour les fermiers de l'Ouest serait structuré de telle façon que le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent demeurerait un moyen de transport viable et abordable pour eux. Voulez-vous nous donner plus de détails, car je ne vois pas comment on pourrait faire cela.

**M. Paterson:** Eh bien, l'assurance que nous voulons, c'est que si on offre l'indemnité au fermier, on ne lui offre pas plus d'argent pour le transport via les Rocheuses, par exemple, qu'on ne lui en offrirait pour l'itinéraire via Thunder Bay, qui mène à la mer en empruntant la voie maritime.

Nous voulons donc nous assurer que si l'on offre une indemnité quelconque au fermier, qu'on la lui offre d'une manière équitable, qu'elle ne varie pas selon le mode de transport—qu'il s'agisse du rail, de camions ou de bateaux. La direction de l'itinéraire ne devrait pas compter non plus. En d'autres termes, on ne doit pas indemniser le fermier de telle façon à lui faire emprunter un itinéraire ou l'autre. L'indemnité doit lui être offerte de manière telle qu'il puisse voir lui-même quel mode de transport est le plus rentable.

**M. Comuzzi:** Sur cette même question, monsieur Paterson, si j'ai bien compris le texte intégral du rapport, vous dites que si nous donnons l'accès égal à des coûts de transport équitables au Canada, vous seriez alors disposé à concurrencer tous les moyens de transport qui s'offrent au commerce des grains au Canada. Imaginons qu'on vous donne raison et que les producteurs constatent qu'il n'est pas rentable d'expédier les grains par la Voie maritime du Saint-Laurent. Imaginons cela un instant. Ce n'est pas ce qui va se produire, j'en suis sûr, mais. . . Le grain cesserait totalement de transiter par le. . . Êtes-vous disposé à courir ce. . .

[Text]

**Mr. Paterson:** But the markets would then decide that. There would not be any artificial impediment to this mode or to that route. We are prepared to compete on a fair and equitable basis with anyone.

**Mr. Comuzzi:** Just to carry that one step further, I have looked at the figures on page 11 of your brief, where you put in the subsidies, and I have no reason to question the authenticity of them. If you take an average figure there, it might come to \$25. That is not the exact figure, but it comes to around \$25. What you are saying, then, is that if the producer was paid \$25 to cover the costs of transportation for any grain that he was to grow for export, and that \$25—or whatever figure was arrived at—was paid to the producer, then you would be quite happy. I mean, the transportation people would be quite happy to enter into a competitive position with all other modes of transportation, compete for that \$25 subsidy, and do away with the GTA and everything else associated with it.

**Mr. Paterson:** You would be prepared to offer a competitive route. Again using that \$25 example, if that's the pool of money a farmer is given to work with, then we would like to demonstrate to him that we can bring his grain to market at a lower cost than other routes can.

• 1625

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Gentlemen, thank you for appearing before the subcommittee. I guess this is about the third or fourth time I've seen the overall presentation, and it gets better with age.

**Mr. Paterson:** Like fine wine.

**Mr. Angus:** I want to touch on a couple of areas. You make reference to the car turn-around situation, pointing out that Thunder Bay is much more efficient than the west coast. Is it around a seven-day difference now?

**Mr. Paterson:** I believe it still is. This isn't an exact statistic, but Thunder Bay runs at about 14 days and Vancouver runs at approximately 21.

**Mr. Angus:** So the fleet itself is used more, more efficiently—

**Mr. Paterson:** In terms of fleet utilization, they can turn the cars in and out of Thunder Bay better than they can out of Vancouver. So that car will, in theory, get more turns or be better utilized than when it is going to Vancouver.

**Mr. Angus:** Most of the cars used for grain today are not railroad cars. They're not railroad owned. They're owned by the Wheat Board or some of the provinces. Is any cost charged back to the farmer for the use of those cars?

**Mr. Paterson:** In terms of demurrage or a rental—

**Mr. Angus:** Rental?

**Mr. Paterson:** I can't answer that. I don't know.

[Translation]

**M. Paterson:** Mais ce seraient les marchés qui décideraient. Il n'y aurait pas d'entraves artificielles à tel mode de transport ou tel itinéraire. Nous sommes disposés à concurrencer n'importe qui sur une base équitable.

**M. Comuzzi:** Poussons la question un peu plus loin, j'ai examiné les chiffres apparaissant à la page 11 de votre mémoire, où vous indiquez des subventions, et je n'ai aucune raison de contester la validité de vos chiffres. Si vous prenez un chiffre moyen de cette page, on aboutit à 25\$. Ce n'est pas le chiffre exact, mais c'est à peu près 25\$. Vous dites donc que si le producteur paie 25\$ pour le transport de ses grains destinés à l'exportation, et qu'on paie 25\$—ou peu importe le chiffre—au producteur, vous seriez parfaitement satisfait. J'entends par là que les sociétés de transport seraient parfaitement disposées à concurrencer tous les autres moyens de transport, à se faire concurrence pour obtenir cette subvention de 25\$, à abolir l'ATG et toutes les mesures qui s'y rapportent.

**M. Paterson:** Vous seriez alors disposé à offrir un itinéraire concurrentiel. On a parlé de 25\$; si c'était la somme dont dispose un agriculteur, nous ferions notre possible pour lui prouver que nous pouvons acheminer ses céréales à un coût plus bas que n'importe quel autre mode de transport.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Messieurs, merci d'avoir bien voulu rencontrer le sous-comité. C'est la troisième ou quatrième fois que j'entends votre témoignage et je dois avouer qu'il se bonifie avec le temps.

**M. Paterson:** Comme un vin de grand cru.

**M. Angus:** J'ai une ou deux questions à vous poser. Vous avez fait allusion au temps qu'il faut pour faire l'aller-retour et souligner que les installations de Thunder Bay sont beaucoup plus efficaces que celles de la Côte ouest. La différence est-elle encore d'environ sept jours actuellement?

**M. Paterson:** Je crois que oui. Je n'ai pas de chiffres statistiques exacts, mais je pense que c'est 14 jours à peu près pour Thunder et d'environ 21 jours pour Vancouver.

**M. Angus:** Donc, le parc lui-même est utilisé de façon beaucoup plus efficiente. . .

**M. Paterson:** Je dois dire, pour ce qui est de l'utilisation du parc, que les entrées et les sorties de wagons se font plus rapidement à Thunder Bay qu'à Vancouver. En théorie, donc, les wagons y sont utilisés plus souvent ou même mieux qu'à Vancouver.

**M. Angus:** La plupart des wagons utilisés aujourd'hui pour les céréales ne sont pas la propriété des chemins de fer. Ils n'appartiennent pas aux chemins de fer. La Commission du blé ou certaines des provinces en sont propriétaires. L'agriculteur a-t-il à payer quoi que ce soit pour l'utilisation de ces wagons?

**M. Paterson:** Pour ce qui est des redevances de surestaries ou la location. . .

**M. Angus:** La location?

**M. Paterson:** Je ne peux pas répondre à cette question. Je ne sais pas.

[Texte]

**Mr. Angus:** I don't think there is. So an additional element in this unfair equation is the fact that an efficient use of the fleet has no economic benefit because there's no charge for the use of the cars.

**Mr. Paterson:** Yes.

**Mr. Angus:** You haven't touched that in there. That's one of the areas into which you might want to do some further research.

**Mr. Paterson:** Perhaps we should give a better illustration of what we mean by car turn-around efficiencies.

**Mr. Angus:** In terms of the lake fleet, we've got a graph here. I'm not sure if that was part of your distribution.

**Mr. Paterson:** Yes, it was.

**Mr. Angus:** It is the mayor port one that was presented at the mayor's conference on the seaway in Thunder Bay a week or so ago, showing that by the year 2000 the fleet will be down to somewhere between 14 and 30 available lakers. What size of fleet do we need as a nation in order to move those bumper crops in order to have a stable industry? It goes beyond just you folk who own and operate ships; there are the people who work on them and who repair them, all those kinds of things. Is there a magic number that we need?

**Mr. Paterson:** Not being exact, I would guess that we need between 40 and 50 full seaway-size bulk carriers to lift 15 million metric tonnes a year in the eastern system.

**Mr. Angus:** Is that assuming continuous flow from spring breakup to the closure of the seaway?

**Mr. Paterson:** No, we could achieve that on what we have been doing, which is essentially a start and stop basis. We start our season as early in April as possible and operate right through to some time in mid-July and then really start seriously again from late September to mid-October. If we were even-loading the system, we could possibly move more than that.

**Mr. Angus:** Based on this graph, we're already below the approximate numbers we need and declining further.

**Mr. Paterson:** Yes, we're about at or slightly below.

**Mr. Angus:** And these figures were done before CSL scrapped two vessels last week.

**Mr. Paterson:** Presumably.

**Mr. Angus:** This graph was presented the weekend before.

**Mr. Paterson:** Okay, then it was.

**Mr. Angus:** The other area concerns GATT subsidies. One of the possible scenarios is that the GATT will rule that subsidies such as the WGTA are inappropriate and require that all countries eliminate them. If that in fact happened, plus the elimination of the American and European subsidy programs, could we compete, rail and marine, through the eastern end with American grain going down the Mississippi or Argentinian grain 50 miles or 200 miles from tidewater, or

[Traduction]

**M. Angus:** Je ne crois pas qu'il y ait des frais. Le problème est donc d'autant plus complexe qu'une utilisation efficace de la flotte n'a aucune retombée économique puisqu'il n'y a rien à payer pour l'utilisation des wagons.

**M. Paterson:** Oui.

**M. Angus:** Vous n'en avez pas parlé dans votre exposé. C'est une question que vous voudrez peut-être approfondir.

**M. Paterson:** Nous devrions peut-être essayer de mieux illustrer ce que nous entendons par l'efficacité de l'aller-retour des wagons.

**M. Angus:** Nous avons ici un graphique montrant la flotte des Grands Lacs. Je ne suis pas certain qu'il faisait partie des documents que vous avez distribués.

**M. Paterson:** Oui, cela s'y trouve.

**M. Angus:** Il a été dit, lors de la conférence des maires sur la voie maritime qui a eu lieu à Thunder Bay il y a une huitaine de jours, qu'en l'an 2000 la flotte des Grands Lacs ne comptera plus qu'entre 14 et 30 navires. D'une flotte de combien de navires avons-nous besoin comme pays pour pouvoir acheminer ces abondantes récoltes de manière à assurer la stabilité du secteur? En tant que propriétaires et exploitants de ces navires, vous n'êtes pas les seuls concernés; il faut aussi penser aux gens qui travaillent sur ces navires et qui les réparent. Quel serait le chiffre magique?

**M. Paterson:** Je dirais que nous avons besoin de 40 à 50 vraquiers sur la voie maritime pour acheminer 15 millions de tonnes métriques de céréales par année dans l'Est.

**M. Angus:** En supposant qu'ils soient utilisés en permanence depuis la débâcle printanière jusqu'à la fermeture de la voie maritime?

**M. Paterson:** Non, nous pourrions transporter de telles quantités en faisant ce que nous avons toujours fait, c'est-à-dire en prévoyant des temps d'arrêt. Nous commençons notre saison aussi tôt que possible en avril et poursuivons nos activités jusqu'à la mi-juillet peut-être pour reprendre à plein régime à la fin de septembre ou à la mi-octobre. Si les livraisons étaient plus uniformes, nous pourrions probablement faire mieux encore.

**M. Angus:** Si je me fie à ce graphique, le nombre des navires est déjà inférieur à ce qu'il devrait être idéalement et il ne cesse de baisser.

**M. Paterson:** Oui, il correspond à peu près aux besoins ou y est légèrement inférieur.

**M. Angus:** Et ces chiffres ont été établis avant que la CSL ne mette deux navires au rancart la semaine dernière.

**M. Paterson:** Probablement.

**M. Angus:** Ce graphique a été présenté la semaine précédente.

**M. Paterson:** Oui, si vous voulez.

**M. Angus:** Mon autre question a trait aux subventions du GATT. L'un des scénarios possible serait que le GATT décide que les subventions comme celles qui sont versées en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) sont inéquitables et que tous les pays doivent les éliminer. Si cela se produisait et que les programmes de subventions américains et européens seraient éliminés, pourrions-nous, dans l'Est, sur le plan du transport ferroviaire et maritime,

[Text]

with Australia? Would we be able to compete if it was a privately funded transportation system?

**Mr. Paterson:** If it was just a straight-cost, true-cost system?

**Mr. Angus:** Yes.

• 1630

**Mr. Paterson:** I think I'd want to consider that in more detail before I gave you a direct answer.

**Mr. Angus:** So it certainly would be something you'd really have to look at.

**Mr. Paterson:** Yes. We'd be willing to have a serious look at that and get back to you, look at all the costs that would be involved.

**Mr. Angus:** I think we parliamentarians need to get a sense of that, whether it's for our report or just our own deliberations, within each of our caucuses, as to the meaning of that kind of change, irrespective of whether or not it is a user subsidy, which WGTA is. It has to be compared to the U.S. army corp of engineers providing the infrastructure, basically free of charge, for their marine sector.

**Mr. Paterson:** It's my understanding that under the GATT, the seaway system is considered green, so we would be able to look at it under the same terms that the corps of engineers looks at the Mississippi, I believe.

**Mr. Angus:** But that wouldn't deal with the Thunder Bay—

**Mr. Paterson:** No, it wouldn't.

**Mr. Angus:** —from a farm gate production point.

**Mr. Paterson:** One of the challenges that Canada faces is that it is probably the only cereal-producing country in the world that produces so far from any seaboard. So it's something that as a country we are going to continue to be challenged with.

**Mr. Angus:** I've always argued that the WGTA neutralizes geography, as it relates to our competitive situation.

The final area on that. If they decide to eliminate the WGTA as a subsidy, and if, as you say, the seaway is labelled a green transportation component, would it be in our interest to divert the moneys that were going to WGTA in order to have a taxpayer fully funded Seaway system—in other words, eliminate the tolls?

**Mr. Paterson:** I don't think that would be inappropriate. A lot of other countries do it. It would be in keeping with what we do in the rest of the world. I'm not arguing in favour of not paying my own way, but I think there are precedents set throughout the world for Canada to do something like that.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

soutenir la concurrence des États-Unis qui acheminent leurs grains sur le Mississippi ou de l'Argentine dont les produits sont transportés sur 50 ou 200 milles jusqu'aux ports d'embarquement ou encore celle de l'Australie? Pourrions-nous soutenir la concurrence s'il s'agissait d'un réseau de transport financé par le secteur privé?

**M. Paterson:** S'il fallait prendre tous les coûts en charge?

**M. Angus:** Oui.

**M. Paterson:** Il me faudra réfléchir avant de pouvoir vous donner une réponse directe.

**M. Angus:** C'est donc un point sur lequel vous devrez vous pencher sérieusement.

**M. Paterson:** Oui. Nous allons nous mettre à réfléchir sérieusement à cette question pour vous donner une idée de tous les coûts en cause.

**M. Angus:** Nous avons besoin de ces chiffres comme parlementaires, soit pour notre rapport soit pour nos propres délibérations, au sein de chacun de nos caucus, pour avoir une idée de ce qu'un tel changement pourrait comporter, qu'il s'agisse ou non d'une subvention aux utilisateurs, ce qu'est la LTGO. Il nous faut comparer la situation à celle des États-Unis où le corps du génie de l'armée fournit l'infrastructure, gratuitement, au secteur maritime.

**M. Paterson:** Je crois comprendre que la voie maritime est considérée, pour les fins du GATT, comme une zone verte de sorte que nous pourrions, je pense, y appliquer des règles analogues à celles que le corps du génie applique au Mississippi.

**M. Angus:** Mais cela ne nous permettrait pas de régler le problème de Thunder Bay...

**M. Paterson:** Non, en effet.

**M. Angus:** ...pour ce qui est de la production à la ferme.

**M. Paterson:** L'un des grands enjeux pour le Canada est qu'il est probablement le seul pays céréalier au monde dont les producteurs sont situés si loin des ports d'embarquement. Il s'agit donc d'un défi que nous devons comme pays continuer à chercher à relever.

**M. Angus:** J'ai toujours soutenu que la LTGO neutralisait le facteur géographique pour ce qui est de notre position concurrentielle.

Je passe à ma dernière question. Si l'on décidait d'éliminer la LTGO comme subvention et si, comme vous le dites, la voie maritime est considérée comme une zone de transport verte, aurions-nous intérêt à détourner l'argent qui allait à la LTGO aux fins du plein financement par les contribuables de la voie maritime—autrement dit, à éliminer les péages?

**M. Paterson:** Je ne pense pas que ce serait mauvais. Nombre d'autres pays le font. Nous ne ferions que reprendre une formule en vigueur partout ailleurs. Ce n'est pas que je ne veuille pas payer ma part, mais je pense qu'il y a déjà des précédents dont le Canada pourrait s'inspirer à cet égard.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Mr. Gustafson.

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** I'm very pleased that you've appeared here before this committee. As a member of Parliament and a primary producer myself, I'm very interested in this whole area, because the prairies and the area I serve are very dependent on the outcome.

In terms of price and cost, what does it cost to put a tonne of grain from Thunder Bay, where we pay a cost of shipping to that point as a farmer, say, into a market like Russia, where a lot of the grain goes?

**Mr. Paterson:** An all-in cost.

**Mr. Gustafson:** I'm talking about the cost from the time you elevate it into that ship to the time you unload it to the market. What's the cost per tonne or per bushel?

**Mr. Paterson:** I can't answer that. I don't know. The only portion that I'm familiar with is Thunder Bay to the seaboard. The ocean rates—

**Mr. Gustafson:** And what is it from Thunder Bay to the seaboard?

**Mr. Paterson:** Thunder Bay to the seaboard is \$14.

**Mr. Gustafson:** I delivered grain to the elevator last week. For my durum wheat I received \$2.09, or the equivalent of \$76.24 per tonne. To put it at Thunder Bay it cost me—me or the government—\$2.20 a bushel or \$79.20 a tonne. What was the number you gave?

**Mr. Paterson:** Fourteen dollars.

**Mr. Gustafson:** Fourteen dollars a tonne, and then I'm only starting off across the ocean.

**Mr. Paterson:** To be very straightforward, you have to add more than \$14 a tonne, because you have to add your elevation in the St. Lawrence, as well as your seaway tolls and everything else.

**Mr. Gustafson:** So we're probably looking at \$4 a bushel for freight on a bushel of grain that's receiving, on durum, \$2.09 a tonne. The same day I received \$2.48 for hard red spring grain, the most beautiful wheat you ever grew. I wondered when I delivered it whether it was worth hauling in.

• 1635

This is going to have to come down to dollars and cents. We have had numerous people appearing before the committee. I've been trying to work out some numbers of what it costs. I got the figures today, as I'm going to appear before the committee on human rights in regard to food priority, where I will make a couple of suggestions. The subsidies are \$299 billion into the food industry. That is just the subsidy. About \$8.3 billion comes from Canada. We are going to have to get down to where the rubber hits the road and get down to dollars and cents per bushel and dollars and cents per tonne.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Monsieur Gustafson.

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Je suis bien content que vous ayez pu témoigner devant le comité. Comme député et parce que je suis moi-même producteur, je m'intéresse de très près à toute cette question qui revêt une importance énorme, sur le plan des revenus, pour les Prairies et la circonscription que je représente.

Combien coûte le transport d'une tonne de grain de Thunder Bay, l'agriculteur ayant payé pour y acheminer ses produits, jusqu'en Russie, disons, où sont écoulées une bonne partie de nos céréales?

**M. Paterson:** Vous voulez dire les coûts globaux?

**M. Gustafson:** Je veux dire les coûts depuis l'embarquement sur le navire jusqu'au débarquement sur le marché. Quel est le coût par tonne ou par boisseau?

**M. Paterson:** Je ne peux pas répondre à cette question. Je ne le sais pas. Tout ce que je sais, c'est ce que cela coûte pour transporter les produits de Thunder Bay jusqu'au port d'embarquement. Les tarifs océaniques. . .

**M. Gustafson:** Et quels sont les coûts de Thunder Bay jusqu'au port d'embarquement?

**M. Paterson:** Le coût de Thunder Bay au port d'embarquement est de 14\$.

**M. Gustafson:** J'ai expédié du grain au silo la semaine dernière. J'ai reçu 2,09\$ le boisseau pour mon blé dur, ou l'équivalent de 76,24\$ la tonne. Je dois déboursier—ou le gouvernement doit déboursier—2,20\$ par boisseau pour acheminer mon grain jusqu'à Thunder Bay, ou 79,20\$ la tonne. Quel est le chiffre que vous m'avez donné?

**M. Paterson:** Quatorze dollars.

**M. Gustafson:** Quatorze dollars la tonne, et mon grain n'a même pas encore traversé l'océan.

**M. Paterson:** Pour être franc, je dois avouer que le coût est supérieur à 14\$ la tonne parce qu'il faut y ajouter l'embarquement sur le St-Laurent de même que les péages de la voie maritime et ainsi de suite.

**M. Gustafson:** Le chiffre serait donc probablement de 4\$ le boisseau pour le transport d'un boisseau de blé dur qui vaut 2,09\$. Le même jour, j'ai reçu 2,48\$ pour du blé de force roux de printemps, le plus beau qu'on ait jamais vu. Je me suis demandé lorsque je l'ai livré si cela valait vraiment la peine de l'embarquer.

C'est une question d'argent. Bien des gens ont témoigné devant le comité. J'ai essayé de chiffrer les coûts. J'ai obtenu des chiffres aujourd'hui et je vais bientôt témoigner devant le Comité des droits de la personne au sujet de l'importance des besoins alimentaires et j'ai quelques suggestions à lui faire. Les subventions se chiffrent à 299 milliards de dollars pour l'industrie alimentaire mondiale. Je parle uniquement des subventions. Environ 8,3 milliards de dollars proviennent du Canada. Il faudra arriver à déterminer exactement ce que coûte le transport, par boisseau et par tonne.

[Text]

Quite frankly, as producers we can't continue at \$2.09 for the best durum grown in the world and the best hybrid spring grown in the world. We are going to have to move into an international situation that starts to deal with this. We have a starving world out there, 800 million people go to bed hungry, and we have farmers going broke, and you people claim you can't make it. So we are going to have to take a good look at these numbers somewhere along the road.

**Mr. Paterson:** We're claiming that we can't make it under the existing rules we have to play under. We are confident we can roll it downhill for less money than it costs others to roll it uphill.

**Mr. Gustafson:** The point I'm trying to make is that as a primary producer and as an agriculture producer on the prairies, if you can find any way we could take less and survive, I'd like to know. All you have to do is compare the numbers. We are facing a very serious problem here.

I make that point to you when you're making your recommendations, when you're looking at the situation. Certainly I hear what you're saying from your perspective, but I know that in 1983 we were getting \$5.61 a bushel. That is a very, very significant change.

**Mr. Paterson:** And you are producing the best product in the world.

**Mr. Gustafson:** I believe it.

**Mr. Paterson:** Bar none.

**Mr. Gustafson:** That golden-coloured durum wheat and spring wheat, my truck used to deliver about \$3,500, and I was hauling it in a 600-bushel load, taking \$1,200.

I'm pleased you heard my representation on this, and I was pleased to hear yours. I think that's what this committee is about, to get to the facts.

**The Chairman:** Thanks, Mr. Gustafson. Mr. Fretz.

**Mr. Fretz (Erie):** I notice, gentlemen, on page 6, that water transport is environmentally friendly. It seems to me with all the concern there is today by the citizens of our country, and indeed of the world, and politicians and governments, that maybe we should be singing this tune a bit louder than we are. If we had a shift from ship to rail, a study was conducted that would indicate a 926% increase in fuel use annually, a 1,920% increase in exhaust emissions, and a 610% increase in probable accidents. I'm not sure how we calculate probable accidents, but probably it is based on a history of accidents in both modes and then extrapolated. What success have you had in selling this, which seems to me an important component of this kind of transportation?

**Mr. Paterson:** Success in terms of selling our environmentally friendly mode?

**Mr. Fretz:** Yes, to politicians, to governments, and to the public—anyone who would listen to you.

[Translation]

En toute honnêteté, nous ne pourrions pas, nous les producteurs, continuer à recevoir 2.09\$ pour le meilleur blé dur et le meilleur blé hybride de printemps au monde. Il faudra finir par étudier le problème à l'échelle mondiale. Il y a des gens qui crèvent de faim, 800 millions d'êtres humains n'ont pas de quoi manger et nous, les agriculteurs, faisons faillite alors que vous vous plaignez de ne pas pouvoir joindre les deux bouts. Il faudra donc, à un moment donné, examiner ces chiffres de près.

**M. Paterson:** Ce que nous disons, c'est que nous n'arrivons pas à joindre les deux bouts en raison des règles applicables actuellement. Nous sommes persuadés de pouvoir acheminer les denrées à un coût plus bas.

**M. Gustafson:** Comme producteur et agriculteur des Prairies, je voudrais bien que vous me fassiez part de votre formule si vous pensez que nous pouvons accepter moins pour nos produits et survivre. Vous n'avez qu'à comparer les chiffres. Vous verrez qu'il y a là un problème très grave.

J'espère bien que vous en tiendrez compte lorsque vous ferez vos recommandations, lorsque vous examinerez la situation. Je comprends votre point de vue, mais je sais aussi qu'en 1983 nous touchions 5,61\$ le boisseau. La différence est énorme.

**M. Paterson:** Et vous produisez le meilleur blé au monde.

**M. Gustafson:** Je le pense.

**M. Paterson:** À nul autre pareil.

**M. Gustafson:** Je touchais 3,500\$ par camionnée de ce beau blé dur doré et de blé de printemps et je touchais 1,200\$ pour une charge de 600 boisseaux.

Je suis content que vous ayez bien voulu entendre ce que j'avais à dire et j'ai été tout aussi content d'entendre vos propos. Je pense que c'est là la raison d'être du comité, d'en venir aux faits.

**Le président:** Merci, monsieur Gustafson. Monsieur Fretz.

**M. Fretz (Erie):** Je vois, messieurs, que vous dites à la page 6 que le transport par eau est sans danger pour l'environnement. Étant donné que cette question préoccupe tant nos concitoyens aujourd'hui et, en fait, le monde entier, et les politiques et les gouvernements, nous devrions peut-être le clamer à plus haute voix. Une étude a fait ressortir que le transport par rail entraînerait une augmentation d'utilisation du carburant de 926 p. 100 par année, une augmentation de 1,920 p. 100 des émissions et une augmentation de 610 p. 100 des accidents probables. Je ne sais pas au juste comment on calcule les accidents probables, mais c'est vraisemblablement en fonction du nombre d'accidents pour chacun des deux modes de transport, après quoi il y a une extrapolation. Avez-vous réussi à faire valoir ce point, qui me semble être un élément important de ce type de transport?

**M. Paterson:** Vous vous demandez si nous avons réussi à vendre notre mode écologique de transport?

**M. Fretz:** Oui, aux politiques, au gouvernement, et au public—à quiconque voudrait vous écouter.

[Texte]

**Mr. Paterson:** It has been well received so far, but the argument ultimately comes down to dollars and cents. Again, perhaps that impacts directly on the environmentally friendly aspect. There is no less expensive a way to move bulk commodities than to move them in shiploads. We can haul 25,000 metric tonnes at a time through the seaway. It takes a lot of rail cars to do that, a lot of packers.

• 1640

**Mr. Fretz:** Those statistics are dramatic, I would say. Probably we need to tout them a little more than we have.

Talking about coming down to dollars and cents, what's your guess as to what will happen with tolls? Will the moratorium exist or are we going to look at some type of removal, as we have in the United States? The government has said that they want to have the seaway system pay for itself. Yet if tolls are a big factor, how do we handle this? What do we do about it?

**Mr. Paterson:** It's undoubtedly a thorny issue for the government. The government has mandated that the St. Lawrence Seaway will be a self-sustaining entity. We have a user pay philosophy. We pay tolls on both the commodity and the vessel itself as it transits the seaway.

It's a difficult issue for the government to deal with, particularly in times of declining volumes. In order to retain revenues one has to increase the rates charged on the commodities moving through. As the tonnages drop, the rates will have to increase to return the same dollars to the seaway to keep it meeting its mandate.

It's difficult for me as a user of the seaway to deal with that. I have done everything possible in my own business to increase my efficiency and reduce my costs. That includes everything from labour on down. There's one cost that I cannot control, and that is fuel. That's dictated by world prices. So I look at the rate of freight that I can charge to move a tonne of commodity. Since 1981 that rate has not increased. In constant dollars, that rate has continued to fall.

The costs that for me have continued to spiral are what we call legislated costs—pilotage, seaway tolls and costs I incur to pass government-mandated inspections. In the last five years those costs have increased by 25%. So I'm caught between a rock and a hard place.

That's something the government has to take a very serious look at, things such as seaway tolls. The government will have to decide whether or not the seaway is to be self-sustaining or if the seaway is to be considered part of a service the government would offer to anyone participating in transportation in the country. I don't know. That's going to be up to you guys.

**Mr. Fretz:** So it's a number of factors, not just one.

**Mr. Paterson:** A lot is weighing on it.

**Mr. Fretz:** What is the tax on fuel?

[Traduction]

**M. Paterson:** L'idée a été bien accueillie jusqu'à maintenant, mais c'est toujours une question d'argent. Cela a peut-être également une incidence directe sur l'aspect environnemental. Il n'y a pas de moyens moins coûteux pour le transport des marchandises en vrac que le navire. Nous pouvons expédier 25,000 tonnes métriques à la fois par la voie maritime. Il faut un grand nombre de wagons ferroviaires pour obtenir le même résultat, un grand nombre de manutentionnaires.

**M. Fretz:** Ces statistiques sont étonnantes. Nous devrions probablement faire beaucoup plus de publicité à ce sujet.

Maintenant qu'on parle d'argent, qu'advendra-t-il, selon vous des péages? Le moratoire sera-t-il maintenu ou les péages seront-ils éliminés, comme aux États-Unis? Le gouvernement a indiqué qu'il voulait que la voie maritime s'auto-finance. Pourtant, que faire si les péages sont un facteur important? Qu'arrivera-t-il?

**M. Paterson:** C'est de toute évidence une question épineuse pour le gouvernement. Il a demandé l'Administration à la Voie maritime du Saint-Laurent de s'auto-financer. On a adopté le principe de l'utilisateur est le payeur. Y a des péages et pour la cargaison et pour le navire lui-même sur la voie maritime.

C'est une question difficile à régler pour le gouvernement, surtout à un moment où le volume diminue. Pour maintenir ses revenus, l'Administration devra augmenter les taux applicables aux marchandises transportées. Pour mener à bien son mandat, il lui faudra, si le volume diminue encore, augmenter les taux pour que ses revenus demeurent les mêmes.

Cette question me tracasse en tant qu'utilisateur de la voie maritime. J'ai tout fait pour améliorer mon rendement et réduire mes coûts. Je parle ici de mes frais de main-d'oeuvre et de tout le reste. Il y a cependant un coût sur lequel je n'ai aucun contrôle, et c'est celui du carburant. Il est dicté par les prix mondiaux. Je regarde donc le tarif-marchandises que je peux demander pour expédier une tonne de marchandises. Depuis 1981, les taux n'ont pas augmenté. En dollars constants, ils n'ont pas cessé de diminuer.

Il y a eu pour moi escalade des coûts dits réglementés—c'est-à-dire ceux qui sont liés au pilotage et aux péages et ceux que je dois assumer pour passer les inspections réglementaires du gouvernement. Au cours des cinq dernières années, ces coûts ont augmenté de 25 p. 100. Je suis donc pris entre l'enclume et le marteau.

Il y a des points que le gouvernement doit examiner de très près dont celui des péages sur la voie maritime. Il lui faudra décider si oui ou non la voie maritime doit être rentable ou si elle peut être considérée comme un service qu'il pourrait offrir à quiconque fait du transport dans ce pays. Je ne connais pas la réponse à cette question. Ce sera à vous autres de décider.

**M. Fretz:** Un certain nombre de facteurs interviennent donc, pas rien qu'un seul.

**M. Paterson:** Un grand nombre de choses entrent en ligne de compte.

**M. Fretz:** Quelle est la taxe sur le carburant?

[Text]

**Mr. Paterson:** I wouldn't be able to give you an exact answer on that. We can get that information for you if you'd be interested in knowing it. What I was saying about fuel is that my prices are dictated by world prices.

**Mr. Fretz:** Yes. You can't control that. I understand that.

I notice that you've done some overseas marketing of the seaway. I'm interested in that. What degree of success have you had, if any?

**Mr. Paterson:** Last summer we saw the first movement of coal from the Wyoming-Montana area all the way to Spain. That was done via rails in the U.S. and then via the seaway, direct-loaded on a salt-water ship right to Spain. Something like that is a direct result of marketing our system overseas. It's very difficult to measure success in a marketing effort like that. It's going to take time. We are very much an unknown quantity overseas.

I should say that the St. Lawrence Seaway Authority in Canada has done a heck of a job in both putting the seaway into condition and maintaining the seaway, as well as marketing the seaway nationally and internationally. They now have a business development group that works very hard on domestic shippers as well as international shippers.

• 1645

**Mr. Fretz:** What about the Canadian shipowners' refusal to pay pilotage in the Laurentian Pilotage Authority's jurisdiction? What's your view on pilotage? Can you put a percentage on it to show how detrimental that is to shipping by the seaway?

**Mr. Paterson:** Perhaps I can give you an example. In one operating day we have to pay a pilot as much as it costs us to pay the whole crew of the ship. That includes the chief engineer and the captain who's in charge of that vessel.

**Mr. Fretz:** For that span of time?

**Mr. Paterson:** Yes. So one day's wages for the whole ship's crew is equal to one day's cost of taking a pilot.

**Mr. Fretz:** How would you handle that situation so that safety is recognized, the concern for ships going through, for property and life? If you were calling the shots, what would you do?

**Mr. Paterson:** If I was personally calling the shots?

**Mr. Fretz:** Yes.

**Mr. Paterson:** I would have a system of certification for ships' captains.

**Mr. Fretz:** For masters?

**Mr. Paterson:** For masters. Really, our masters transit that system how many times a year, and are as well qualified as the pilots. In a lot of instances the pilots are ex-employees of the fleet on the lakes. So in terms of qualification they're very, very equal.

[Translation]

**M. Paterson:** Je ne puis vous donner de chiffre exact. Nous pouvons obtenir ce renseignement pour vous si vous y tenez. Ce que j'ai voulu dire au sujet du carburant, c'est que mes prix sont dictés par les prix mondiaux.

**M. Fretz:** Oui. Je comprends; vous ne pouvez exercer aucun contrôle là-dessus.

J'ai vu que vous aviez cherché à commercialiser la voie maritime à l'étranger. Cette question m'intéresse. Avez-vous remporté du succès?

**M. Paterson:** L'été dernier, nous avons acheminé le premier chargement de charbon de la région du Wyoming-Montana jusqu'en Espagne. Le transport a été effectué par rail aux États-Unis, puis par la voie maritime et la marchandise a été directement embarquée sur un paquebot océanique pour l'Espagne. Ce fut là le résultat de nos efforts de commercialisation à l'étranger. Il est très difficile de mesurer le succès qu'ils peuvent avoir. Il faudra un certain temps. Nous ne sommes pas très bien connus à l'étranger.

Je dois ajouter que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a fort bien réussi à maintenir en bon état la voie maritime et à la commercialiser à l'échelle nationale et internationale. Elle s'est dotée d'une équipe d'expansion commerciale qui fait énormément de publicité auprès des expéditeurs canadiens et étrangers.

**M. Fretz:** Que pensez-vous du refus des propriétaires de navires canadiens de payer pour le pilotage dans la région relevant de la compétence de l'Administration de pilotage des Laurentides? Que pensez-vous du pilotage? Pourriez-vous chiffrer l'incidence néfaste qu'il a sur l'expédition par la voie maritime?

**M. Paterson:** Je pourrais peut-être vous donner un exemple. En une seule journée, il nous faut verser à un pilote autant qu'à tout l'équipage d'un navire. Cela comprend aussi le chef mécanicien et le capitaine de ce navire.

**M. Fretz:** Pour une seule journée?

**M. Paterson:** Oui. Ainsi, les salaires de tout l'équipage du navire pour une journée sont égaux à ce qu'il faut déboursier pour un pilote.

**M. Fretz:** Si vous aviez à prendre une décision, sachant que des règles de sécurité doivent être respectées pour ce qui est des navires, de la propriété et des vies, que feriez-vous?

**M. Paterson:** Si j'avais personnellement à prendre une décision?

**M. Fretz:** Oui.

**M. Paterson:** J'adopterais un système d'accréditation des capitaines de navire.

**M. Fretz:** Pour les commandants?

**M. Paterson:** Pour les commandants. En réalité, nos commandants empruntent la voie maritime de nombreuses fois pendant une année et sont tout aussi qualifiés que les pilotes. Dans bien des cas, ces derniers sont des ex-employés de la flotte des Grands lacs. Leurs compétences sont donc à peu près égales.

## [Texte]

Probably the deciding factor is that in terms of responsibility for that vessel it's not the pilot's responsibility, it's the master's responsibility. So he takes great care in the navigation of that vessel through our fresh-water system.

**Mr. Fretz:** If that's going to be resolved to your satisfaction then political clout has to be there, and decisions have to be made by politicians to change that system.

**Mr. Paterson:** Absolutely.

**Mr. Fretz:** What would you do about the Port of Churchill?

**Mr. Paterson:** Now that's a loaded question.

**Mr. Fretz:** That's why I saved it for the last.

**Mr. Paterson:** I think I would let economics decide the fate of the Port of Churchill.

**Mr. Fretz:** You're very diplomatic.

**Mr. Paterson:** I think we can say with some certainty that between developing a hopper car or some kind of rolling stock that will transit that section of track safely and efficiently, there are substantial costs involved. There would also be a significant cost involved to put that track into condition in order to handle any significant volumes.

Studies from Manitoba suggest that maybe as much as \$175 million is required to really put the Port of Churchill on-line. If that's the case, then—

**Mr. Angus:** That sounds like the price of two helicopters.

**Mr. Fretz:** You were listening to Question Period today, weren't you?

**Mr. Paterson:** I think the long and short of it is that we should let economics decide.

**Mr. Fretz:** Yes, thank you.

**The Chairman:** We could build those helicopters at MBB.

**Mr. Angus:** That's right.

**Mr. Fretz:** No, I didn't call, you've really got it made.

**The Chairman:** Mr. Comuzzi, please.

**Mr. Comuzzi:** Mr. Fretz continues his ways in asking unfair questions of people from Thunder Bay, like his last one. But he's a nice man.

I want to go back to Len's line of questioning. We don't often have the opportunity in this committee to talk to a producer and to a shipper. Those are the two commodities we seem to be discussing on a continual basis under this WGTA.

I'm going to ask Len, then I'm going to ask Mr. Paterson to respond. Len, you have the knowledge we need.

**Mr. Gustafson:** Certainly.

**Mr. Comuzzi:** You delivered some wheat last week. This is for my knowledge. Every time I hear of the prices at which we deliver wheat, I often think back. You and I are maybe of the age. We remember when oil was delivered by the Arab

## [Traduction]

Le fait décisif dans tout cela, c'est que c'est le commandant et non pas le pilote qui a la responsabilité du navire. Il veille donc à ce que son navire franchisse nos eaux douces en toute sécurité.

**M. Fretz:** Pour que la question soit réglée à votre satisfaction, il doit donc y avoir une volonté politique, et c'est aux hommes politiques qu'il reviendra de prendre une décision, alors?

**M. Paterson:** Absolument.

**M. Fretz:** Que feriez-vous au sujet du port de Churchill?

**M. Paterson:** C'est là une question complexe.

**M. Fretz:** C'est la raison pour laquelle je l'ai gardée pour la fin.

**M. Paterson:** Je pense que je laisserais l'économie dicter son sort.

**M. Fretz:** Vous êtes très diplomate.

**M. Paterson:** Je crois qu'on peut dire sans se tromper que la conception d'un wagon-trémie ou d'un autre type de matériel roulant capable de franchir en toute sécurité et efficacement ce tronçon de la voie, pourrait comporter des coûts substantiels. Il faudrait aussi dépenser énormément d'argent pour remettre cette voie en état pour qu'elle puisse se prêter au transport de tonnages importants.

Des études réalisées au Manitoba donnent à entendre qu'il faudrait peut-être dépenser jusqu'à 175 millions de dollars pour que le port de Churchill puisse être utilisé. Si c'est bien le cas, alors...

**M. Angus:** Cela équivaut au prix de deux hélicoptères.

**M. Fretz:** Vous avez assisté à la période des questions, n'est-ce pas?

**M. Paterson:** Je pense que le mieux serait de laisser l'économie suivre son cours.

**M. Fretz:** Oui, merci.

**Le président:** Nous pourrions faire construire ces hélicoptères chez MBB.

**M. Angus:** C'est exact.

**M. Fretz:** Non, je n'y suis pour rien.

**Le président:** Monsieur Comuzzi, s'il vous plaît.

**M. Comuzzi:** M. Fretz continue à poser des questions injustes aux gens de Thunder Bay, comme sa dernière. Il n'est pas méchant pour autant.

Je voudrais poursuivre dans la même veine que Len. Nous n'avons pas souvent l'occasion au comité de parler à un producteur et à un expéditeur. Ce sont deux denrées sur lesquelles nous semblons toujours revenir lorsque nous parlons de la LTGO.

Je vais demander à Len, puis à M. Paterson de répondre à cette question. Len, vous possédez les connaissances dont nous avons besoin.

**M. Gustafson:** Allez-y.

**M. Comuzzi:** Vous avez livré du blé la semaine dernière. Je vous pose la question par curiosité. Chaque fois que j'entends parler des prix à la livraison, le passé me revient à l'esprit. Vous et moi avons peut-être le même âge. Nous

[Text]

countries for something like 50¢ per barrel, or way below, whatever. I often wonder if we're ever going to experience the surge that the prices in oil experienced in the late 1970s. Grain appears to me to be such a more important commodity in this world than oil. Look at what they were able to accomplish in a period of time. I throw that out, because \$2.09 a bushel for the good wheat you grow out there is . . .

You have to maximize what comes back to you as a producer. That's what it all comes down to. You have to maximize as much as you can. Yes, you get a little more from that from the Wheat Board afterwards—I don't know what that is, and maybe you'd want to expand on that—but now you have that product on your farm and you're going to ship it.

• 1650

Getting back to what Mr. Paterson said at the outset, he's willing to compete in a free and open market. I would imagine if we get rid of these subsidies and get rid of some of this government interference, Mr. Paterson could come to you, the producer, and say look, I can get your wheat from where your farm is to point B for  $x$  number of dollars a tonne. Is that how we envisage where we should be going with this system? I don't want to oversimplify this thing.

**Mr. Paterson:** Actually, the Canadian Wheat Board might have something to say about that.

**Mr. Comuzzi:** You are the Wheat Board.

**Mr. Gustafson:** You're asking me?

**Mr. Comuzzi:** Yes.

**Mr. Gustafson:** I would say yes. The Canadian farmer I think can compete with anybody in the world. I have just been doing some studies on this and getting some numbers together, and my research has been helping to get a witness on this. Quite frankly, I think we can produce grain on the prairies, and we are, as cheaply as anybody in the world. I'll give you the numbers for the U.S., for instance. I just got them today. Their subsidy through agriculture is \$79 billion in 1990. The subsidy through the EEC is \$133 billion—not million, billion. These are big, big numbers. There's \$300 billion.

You asked me, so I'll tell you, and I won't belabour it, but my suggestion is that if you took those subsidies from this bottom end here and got them out of there and let the marketplace work, and gave the grain to the 800 million people that go to bed hungry, it would make a lot more sense than what we're doing now. Food is simply not a priority, even in Canada or in the western world. Everything else is a priority. We pay a hockey player \$400,000 a year, fine, and agriculture is dying.

I'm now talking some major, major political decisions, which the world is going to have to make. My own personal view is that the G-7 countries are going to have to take hold of this thing. There are going to have to be some decisions. We can't go on like this.

[Translation]

nous souvenons d'une époque où les pays arabes nous vendaient du pétrole à 50c. le baril, ou à un prix ridicule, quel qu'il soit. Je me demande souvent si nous allons à nouveau connaître une flambée des prix du pétrole du genre de celle qui est survenue à la fin des années 70. Les céréales semblent être une denrée beaucoup plus importante en ce bas monde que le pétrole. Il n'y a qu'à regarder les réalisations en si peu de temps. Si vous dis cela, c'est parce que 2.09\$ le boisseau pour le bon blé que vous produisez là . . .

Vous devez arriver à maximiser ce qui vous revient comme producteur. C'est là l'essentiel. Vous devez aller chercher tout ce que vous pouvez. Vous recevez peut-être un petit supplément, par la suite, de la Commission du blé—je ne sais pas au juste combien, et vous voudrez peut-être nous donner des précisions—mais vous avez votre récolte et vous allez l'expédier.

M. Paterson a dit, au début, qu'il était en mesure de soutenir la concurrence sur un marché libre. J'imagine que si nous nous débarrassons de ces subventions et restreignons l'ingérence du gouvernement, M. Paterson pourrait vous approcher vous, le producteur, et vous dire qu'il peut acheminer votre blé de votre ferme au point B pour tant de dollars la tonne. Est-ce là l'orientation que nous voudrions donner au système? Je ne voudrais pas trop simplifier les choses.

**M. Paterson:** En fait, la Commission canadienne du blé pourrait avoir son mot à dire.

**M. Comuzzi:** Vous représentez la Commission du blé.

**M. Gustafson:** Vous voulez donc savoir ce que j'en pense?

**M. Comuzzi:** Oui.

**M. Gustafson:** Je dirais que oui. L'agriculteur canadien pourrait soutenir, je pense, la concurrence de n'importe quel autre producteur. J'ai fait des recherches à ce sujet et j'ai réuni des chiffres, ce qui m'a permis de me faire une idée de la situation. Je dirais que nous pouvons produire des céréales dans les Prairies, ce que nous faisons d'ailleurs, à un coût aussi bas que n'importe quel autre pays. Je vais vous donner les chiffres pour les États-Unis, par exemple. Je les ai reçus aujourd'hui. Le montant de leurs subventions à l'agriculture s'est chiffré à 79 milliards de dollars en 1990. Les subventions offertes par la CEE sont de 133 milliards de dollars, et je dis bien milliards et non pas millions. Ce sont là des chiffres faramineux. On parle même de 300 milliards de dollars.

Vous m'avez posé la question et je vais vous répondre franchement. Il serait beaucoup plus logique, à mon avis, de laisser les forces du marché agir et de donner ces céréales aux 800 millions de gens qui meurent de faim. L'alimentation n'est pas prioritaire du tout, ni au Canada ni dans les autres pays occidentaux. Tout le reste est plus prioritaire. Nous payons à un joueur de hockey 400,000\$ par an alors que l'agriculture se meurt.

Je ne parle pas ici de décisions de la plus haute importance que le monde serait appelé à prendre. Selon moi, les pays du Groupe des sept devra prendre la situation en main. Des décisions devront être prises. Les choses ne peuvent pas continuer ainsi.

[Texte]

I hear what these people are saying. I know what in reality is happening on the prairies. The machinery is wearing out. There are some major problems in this whole grain industry, internationally begun by subsidies. When you start to look at the numbers, we're simply going to have to make food a priority. If there's one human right in the world, certainly it's the right to eat, if there is a human right in the world. We know what the situation is. I've been in those countries myself. I'm not suggesting that I have all the answers, but the first thing we have to come to. . . I believe the G-7 has the political will to make a move and do something about it.

**Mr. Comuzzi:** How do we get it, Mr. Paterson, to market? We have some problems and they're international, but let us get back to the national problem that you stated. We grow the product better than anybody else in the world, I think that goes without saying, but we're farthest away from the source of water to ship it internationally. Where do you think we should be going? How do we handle this? It is a horrendous problem. How should we be handling it, in your best estimation? I don't want to put you on the spot. We have competing modes. We have railways. I'm not sold that our railways are all that efficient. They come to the trough too.

**Mr. Paterson:** That may be the answer right there, the fact that we have to start by making it as fair and equitable as possible for everyone to be able to compete, and then let the market find itself.

• 1655

We in Canada have developed a really good transportation system. We have a really good delivery system. It's all there, but because of some of the subsidy that we've done within our own house, it has distorted it and taken the efficiencies out of the system that we've taken so long to build in. We can do a really good job for the country, but we have to be allowed to do it, and the only way we're going to be able to do it is if we make it fair and equitable for everyone to be able to compete.

I understand that creates some very difficult economic questions and some very difficult political questions, because there is the whole method of payment question. And I have real difficulty, as does the FACTS Coalition, with one mode of transportation being paid a subsidy. That can't help but distort the whole thing.

I can't speak on behalf of the farmers, because they're big stakeholders in this when it comes to method of payment. If it is coming down to pay the producer, they're the guys who have to decide how best that can be handled. When you've got the money in your pocket to transport your grain, I want you to be able to look at the true cost of that transportation and then be able to make a real decision based on that.

**Mr. Comuzzi:** In the true costs you're talking about, it is a true cost without any government interference at all.

[Traduction]

Je comprends ce que ces gens-là veulent dire. Je sais que c'est ce qui se passe dans les Prairies. La machinerie s'use. Des problèmes considérables se posent dans l'industrie céréalière, problèmes qui ont surgi à cause des subventions à l'échelle internationale. Lorsqu'on regarde les chiffres, on ne peut qu'en venir à la conclusion qu'il faut faire de l'alimentation une priorité. S'il y a un droit dont jouit tout être humain ici bas, c'est bien celui de manger. Nous connaissons la situation. J'ai moi-même visité ces pays. Je ne prétends pas avoir toutes les réponses, mais la première chose à faire. . . Je crois bien que le Groupe des sept a la volonté politique qu'il faut pour intervenir.

**M. Comuzzi:** Monsieur Paterson, comment acheminer les produits vers le marché? Nous avons certains problèmes et ils sont d'envergure internationale, mais revenons au problème national dont vous avez parlé. Nous semons et récoltons un meilleur produit que n'importe quel autre pays au monde, cela va sans dire, mais nos producteurs sont plus loin que n'importe qui d'autre des ports d'embarquement. Que faire d'après vous? Comment régler ce problème? Il est énorme. Comment s'y prendre, selon vous? Je ne veux pas vous mettre sur la sellette. Nous avons des modes de transport concurrentiels. Nous avons les chemins de fer. Je ne suis pas persuadé que nos chemins de fer sont aussi efficaces qu'on le dit, puisqu'ils doivent être subventionnés eux aussi.

**M. Paterson:** Je pense que vous avez déjà la réponse, qu'il faut que les choses soient aussi justes et équitables que possible pour que chacun puisse rivaliser avec ses concurrents, et le marché se rétablira de lui-même.

Nous avons réussi, au Canada, à nous doter d'un très bon réseau de transports. Nous avons un très bon système d'approvisionnement. Tout ce qu'il faut est en place, mais certaines des subventions que nous avons intégrées au système qu'il nous avait fallu tant de temps à bâtir ont tout faussé, ce qui fait que le tout n'est pas aussi efficace qu'il pourrait l'être. Nous pouvons faire beaucoup pour le pays, à condition d'avoir les mains libres, et la seule façon d'y arriver est de faire en sorte que les conditions soient justes et équitables pour que tous puissent se faire concurrence.

Je sais que cela soulève certaines questions économiques et politiques auxquelles il est très difficile de répondre, à cause de la méthode de paiement. Et j'ai de la difficulté à accepter, comme la coalition FACTS, qu'un mode de transport soit subventionné. Cela ne peut que déformer la réalité.

Je ne peut pas parler au nom des agriculteurs, parce qu'ils sont directement concernés par la méthode de paiement. Lorsque la question est de savoir comment payer le producteur, ce sont les mieux placés pour décider de la façon de s'y prendre. Si vous avez en poche l'argent pour le transport de vos céréales, je voudrais que vous soyez capable de savoir ce qu'il en coûte vraiment pour le transport et de prendre ensuite une décision en conséquence.

**M. Comuzzi:** Lorsque vous parlez de coûts véritables, vous faites allusion à des coûts dans lesquels l'ingérence du gouvernement n'interviendrait pas, alors?

[Text]

**Mr. Paterson:** I'm not talking about rates, because rates in Canada are something completely different from the true costs of transportation.

**Mr. Gustafson:** The numbers I have tried to put out are true costs. That's the nearest I can get to the figure.

**Mr. Paterson:** It's pretty hard to get any real hard numbers out of the railways. They just don't come very public with that information. The grain mode is very straight-forward, although it's not a published tariff. It's what we negotiate with the Canadian Wheat Board and an hour later it's public on the street anyway. There is the number right there.

**Mr. Comuzzi:** I have one final question to wrap this up. I appreciate the candidness of Mr. Paterson and my colleague.

Given that free independence of the farmer, movement of the product, we could envisage what would happen if the government got its hands out of that stuff. Grain growing off Len's farm, being transported by truck to Thunder Bay or to Prince Rupert and then being put on a boat and taken to a downriver port where Mr. Allard is and then shipped to the market, that could very well be a reality. That is not a reality today because of the subsidies and everything that we've got involved. That's not pie in the sky, what I've said.

**Mr. Paterson:** Trucks have shown they can be competitive anywhere, and that could very easily be happening.

**Mr. Comuzzi:** Len, what would your reaction on something like that be?

**Mr. Gustafson:** Okay, then I'll shut up.

**Mr. Comuzzi:** I told you not to ask me to the meeting.

**Mr. Gustafson:** Right where I farm, I'm above, it's fine. Do you want me to answer?

**Mr. Angus:** I ask members of the committee and our delegation here to turn to page 11 of the main brief, the one with the costing at the bottom, table number one.

Mr. Paterson, what you're saying in answer to Mr. Comuzzi's question a moment ago is that if we went to pay the producer without any other changes and the producer was able to make his own choice as to the direction based on true costs, rail and marine plus transfer elevators, everything else, the middle version, the Manitoba and Saskatchewan border, Virden, Manitoba, in effect would delineate the catchment areas. Manitoba would go to Thunder Bay because that would be the cheapest route, including marine. All of Saskatchewan would go to the west coast based on that scenario. Is that a correct assessment if we're talking about true costs and with no other changes, as compared to today when in theory at least it's the middle of Saskatchewan where the dividing line is?

**Mr. Gustafson:** Moose Jaw.

**Mr. Angus:** There's a lot of cross-over, as you pointed out elsewhere in your brief. Is that a fair assumption? Is that really what it would mean?

[Translation]

**M. Paterson:** Je ne veux pas parler de taux, parce que les taux au Canada sont tout à fait différents des coûts véritables du transport.

**M. Gustafson:** Les chiffres que je vous ai donnés sont les coûts véritables. Ce sont ceux qui s'en rapprochent le plus.

**M. Paterson:** Il est difficile d'obtenir des chiffres des chemins de fer. Il ne sont pas très loquaces à ce sujet. Même s'il n'est pas publié, le tarif pour ce qui est du transport des céréales est très facile à obtenir. C'est celui que nous négocions avec la Commission canadienne du blé et, une heure plus tard, tout le monde est au courant. Vous avez le chiffre sous les yeux.

**M. Comuzzi:** J'ai une dernière question à poser. J'apprécie la candeur de M. Paterson et de mon collègue.

Si l'agriculteur était tout à fait libre, si les produits pouvaient circuler librement, il est facile de s'imaginer ce qui se passerait sans l'ingérence du gouvernement. Les céréales que Len récolte sur sa ferme seraient transportées par camions à Thunder Bay ou à Prince Rupert où elles seraient embarquées sur un bateau et transportées dans un port situé en aval, où se trouve M. Allard pour être ensuite expédié vers le marché. C'est ce qui pourrait fort bien arriver. Ce n'est pas le cas aujourd'hui à cause des subventions et de tout ce que cela comporte. Je n'ai pas rêvé tout cela.

**M. Paterson:** Le camionnage a démontré qu'il ne peut être concurrentiel, et cela pourrait très bien arriver.

**M. Comuzzi:** Len, comment réagiriez-vous à tout cela?

**M. Gustafson:** Disons que je n'ai rien dit.

**M. Comuzzi:** Je vous avais dit de ne pas m'inviter à la réunion.

**M. Gustafson:** De toute façon, ma ferme est située en amont. Voulez-vous que je réponde à cette question?

**M. Angus:** Je prie les membres du comité et nos témoins de se reporter à la page 11 du mémoire principal, au bas de laquelle se trouvent les coûts, tableau numéro 1.

Monsieur Paterson, ce que vous avez dit en réponse à la question que M. Comuzzi vous a posée il y a quelques minutes est que si nous versions la même somme aux producteurs sans apporter aucun autre changement, et lui donnions l'autorisation à décider lui-même du mode de transport en fonction des coûts véritables, pour le transport par rail et par eau plus les silos de transfert et ainsi de suite, la version mitoyenne, la frontière du Manitoba et de la Saskatchewan, à Virden, au Manitoba, délimiterait en fait les zones de rayonnement. Le Manitoba irait à Thunder Bay parce que ce serait l'itinéraire le moins cher, y compris par eau. Toutes les denrées de la Saskatchewan iraient vers la côte ouest d'après ce scénario. Est-ce là une évaluation juste si l'on parle des coûts véritables et qu'aucun autre changement n'intervienne, par opposition à aujourd'hui où en théorie la ligne de partage se situe au milieu de la Saskatchewan?

**M. Gustafson:** À Moose Jaw.

**M. Angus:** On ne s'en tient pas toujours à cette ligne, comme vous le dites vous-même ailleurs dans votre mémoire. Ai-je raison? Est-ce vraiment ce que cela voudrait dire?

[Texte]

• 1700

**Mr. Paterson:** Yes, it could from this draft. Then you have to throw in the mix of marketing, like where is he selling the grain. He doesn't want to sell it out of Vancouver if it's going to Poland or something. Yes, that's pretty fair as far as we can say that these rail freight numbers are reasonable. It could turn out that the real rail freight cost is much higher than they show in here.

**Mr. Angus:** I'm going to bounce around to a number of different items.

You didn't touch it in either of your briefs, but as you know, fuel consumed by railroads is taxed at the federal level. I think it's 4¢ a litre excise tax. Each of the provinces in the west, including Ontario, put a fuel tax on rail. Would it be the position of the coalition that it would be appropriate for the provincial governments and the federal governments to remove the fuel taxes on rail between farm gate and Thunder Bay, or farm gate and Vancouver, or Prince Rupert or Churchill in order to reduce the cost of moving the commodities but at the same time encouraging the use of marine, certainly from Thunder Bay onward?

**Mr. Paterson:** It may be fair to say from farm gate to tidewater. That way it's not just Thunder Bay, it's to tidewater and other directions. I'd have to poll the members to know if it would be the position of the coalition.

**Mr. Angus:** Okay.

**Mr. Paterson:** I wouldn't want to say that. You'd be getting a personal opinion rather than a policy coming from the coalition.

**Mr. Angus:** Actually it's my understanding that there is no fuel tax on marine, or there's a rebate system in place that you can get it all back.

**Mr. Paterson:** I think you're correct. I'm not completely familiar with how the fuel tax works on the marine mode, but I think you may be correct. One thing I think we're seeing in the western provinces is other commodities getting pushed into the U.S. because of fuel taxes: specifically, coal going direct rail to Superior or somewhere like that and staying away from the Canadian system because of the cost of fuel.

**Mr. Angus:** The other area I wanted to touch on, and you don't touch on it here, but our research people put it in one of their notes. . . I remember a few years ago when things were beginning to start the slippery slide on the seaway and I dared to suggest that we might want to have legislation that would guarantee Thunder Bay 50% of the grain movements. That was when we were at 60%. Everybody laughed at me. Now that we're at 27% it's not so funny any more. It has been suggested that we should be guaranteed a minimum throughput, 10 million, 12 million tons a year in order to keep the system viable. Does FACTS have a position on that? Irrespective of whether FACTS does, can you indicate

[Traduction]

**M. Paterson:** Oui, d'après ce document-ci. Puis, il faut tenir compte des secteurs intéressants la commercialisation, comme l'endroit où le producteur vend ses céréales. Il ne voudra pas les acheminer de Vancouver si elles sont destinées à la Pologne, par exemple, oui, je dirais que ces chiffres au sujet du trafic de marchandises sont assez justes. Il se pourrait cependant que les coûts réels de transport par rail soient beaucoup plus élevés que ceux qui figurent ici.

**M. Angus:** J'ai plusieurs points différents à soulever.

Vous n'en avez pas parlé dans aucun de vos exposés mais, comme vous le savez, le prix du carburant utilisé par les chemins de fer est imposé à l'échelon fédéral. Je crois que la taxe d'accise est de 4 cents le litre. Chacune des provinces de l'Ouest, y compris l'Ontario, prélève une taxe sur le carburant pour le transport par rail. La coalition croit-elle qu'il serait bon que les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral abolissent les taxes sur les carburants, pour le transport par rail entre la ferme et Thunder Bay ou entre la ferme et Vancouver et Prince Rupert ou Churchill, de manière à réduire le coût du transport des marchandises tout en encourageant l'utilisation du transport maritime, du moins à partir de Thunder Bay?

**M. Paterson:** Je dirais de la ferme au port d'embarquement. Ainsi, ce ne serait pas seulement jusqu'à Thunder Bay, mais vers le port d'embarquement et d'autres directions. Il faudrait que j'interroge les membres à ce sujet là pour savoir s'il sait ce que pense la coalition.

**M. Angus:** D'accord.

**M. Paterson:** Je ne voudrais pas dire ça. Vous obtiendriez ainsi leurs vues personnelles plutôt qu'un énoncé de politique de la part de la coalition.

**M. Angus:** Je crois savoir qu'il n'y a pas de taxe sur le carburant pour le transport maritime ou qu'il existe du moins un système de remboursement.

**M. Paterson:** Je crois que vous avez raison. Je ne sais pas trop au juste comment fonctionne la taxe sur le carburant dans le cas du transport maritime, mais je crois que vous avez raison. Il arrive de plus en plus dans les provinces de l'Ouest que d'autres marchandises soient acheminées par les États-Unis en raison des taxes sur le carburant. Je pense notamment au charbon qui est directement acheminé par rail vers le lac Supérieur et qui n'emprunte pas le système canadien à cause du coût du carburant.

**M. Angus:** Il y a un autre point que je voudrais soulever et que vous n'avez pas abordé, mais nos attachés de recherche en ont parlé dans leurs notes. . . Quand les choses ont commencé à aller mal il y a quelques années pour la voie maritime, j'ai eu le toupet de suggérer que nous pourrions peut-être adopter une loi qui garantirait à Thunder Bay 50 p. 100 du transport des céréales. À ce moment-là, 60 p. 100 des céréales passaient par là. Tout le monde a ri de moi. Maintenant le chiffre est de 27 p. 100 et plus personne ne rit. Quelqu'un a dit qu'il faudrait que de 10 à 12 millions de tonnes par année y soient expédiées pour que le système demeure viable. La FACTS a-t-elle pris position à ce sujet?

[Text]

what the ramifications of such a restriction or requirement would be vis-à-vis marketing?

**Mr. Paterson:** To answer the first part of the question, FACTS has steered away from that because we haven't ever considered it to be a viable option. It would be quite unmanageable from all standpoints. The Canadian Wheat Board I think would have a lot of difficulty with that, because it wouldn't reflect what was happening in the marketplace.

The second part of your question was how would we see it working if it were possible?

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. Paterson:** It would be nice from my point of view as a shipowner because it would even-load the system. It means that in terms of vessel utilization I could probably really maximize the utilization of those vessels. However, I can—

**Mr. Angus:** You probably would end up planning to replace some of them too.

**Mr. Paterson:** It probably would cause reinvestment in the system. For taking sort of a straight business viewpoint of it, I don't understand how it would be possible from a marketing standpoint or from really just a straight business standpoint how it would be managed. I think by mandating that it would put more artificial distortion into transportation in Canada.

**Mr. Angus:** There's no question about that. Currently there is a fair bit of cross-over in both directions. There is grain that comes out of what would normally be Vancouver's catchment area that comes through the port of Thunder Bay, either because of customer preference, either for pick-up or all sorts of other reasons or vice versa. We've always focused on the vice versa, the stuff that comes out of our turf that goes through Vancouver. Obviously it's working now with the cross-over, and all you would be doing is imposing a higher degree of cross-over. You might have to provide some additional supports to ensure that you're not scaring away any customers. That's an observation.

• 1705

**Mr. Paterson:** That's very possible.

**Mr. Angus:** Is anything happening within the industry, in terms of looking for alternative cargoes, particularly for back-haul? As you know, we have a de-inking facility at Canadian Pacific Forest Products. Most of our newsprint is sold to the States. Some of it goes by vessel, some by rail. Is there any discussion in the industry of trying to develop an old-newspaper-return system?

**Mr. Paterson:** Perhaps the best way for me to answer that is speaking as an officer of N.M. Paterson Insurance, as opposed to strictly an industry person.

Before I was in Thunder Bay, I lived in Winnipeg and was involved in the brokering of the vessels for the movement of grain. When I moved back to Thunder Bay, I took on the marketing position for our fresh-water fleet and I

[Translation]

Que ce soit le cas ou non, pourriez-vous nous dire ce que pourraient être les ramifications pour la commercialisation d'une telle restriction ou exigence?

**M. Paterson:** Pour répondre à la première partie de votre question, la coalition n'a rien proposé de tel parce que nous ne considérons pas cela comme une solution viable. Elle serait impraticable à tous les points de vue. Elle poserait énormément de difficultés pour la Commission canadienne du blé parce qu'elle ne reflèterait pas ce qui se passe sur le marché.

Et, dans un deuxième temps, vous me demandiez comment cette solution pourrait être appliquée si elle était réalisable?

**M. Angus:** Oui.

**M. Paterson:** Elle me sourirait en tant que propriétaire de navire parce que les chargements seraient plus réguliers. Je pourrais ainsi probablement maximiser l'utilisation de mes bateaux. Toutefois, je peux... .

**M. Angus:** Vous finiriez probablement par envisager d'en remplacer quelques uns.

**M. Paterson:** Oui, et des fonds seraient probablement réinvestis dans le système. Je ne vois cependant pas comment cette solution serait réalisable sur le plan de la commercialisation ni comment elle pourrait être mise en application sur le plan commercial. Je pense qu'elle ne ferait que déformer artificiellement encore davantage le secteur des transports au Canada.

**M. Angus:** Cela ne fait aucun doute. À l'heure actuelle, il y a pas mal de débordement dans les deux sens. Des céréales qui sont produites dans ce qui serait normalement considérées comme la zone de rayonnement de Vancouver sont acheminées par le port de Thunder Bay, parce que c'est ce que préfèrent les clients, que cela facilite la livraison ou pour toute sorte d'autres raisons, et vice versa. Nous avons toujours cru que c'était parfait. De toute évidence, il y a actuellement, comme je l'ai dit, les débordements, et tout ce que vous réussiriez à faire c'est de favoriser les débordements. Il se pourrait que vous deviez fournir une aide supplémentaire afin de ne pas effrayer certains clients. Ce n'est là qu'une observation.

**M. Paterson:** Cela est très possible.

**M. Angus:** Fait-on quelque chose au sein de l'industrie pour aller chercher des cargaisons de rechange, surtout pour le voyage retour? Comme vous le savez, nous avons une usine de désencrage à la Produits forestiers Pacifiques Limitée. La plupart de notre papier journal est vendue aux États-Unis. Une partie est envoyée par bateau et une partie par chemin de fer. Discute-t-on au sein de l'industrie de l'opportunité de mettre au point un système de retour des vieux journaux?

**M. Paterson:** La meilleure façon pour moi de répondre serait sans doute de m'exprimer en tant que représentant de la N.M. Paterson Insurance et non pas strictement en tant que porte-parole de l'industrie.

Avant d'aller à Thunder Bay, j'habitais à Winnipeg et je m'occupais de courtage maritime pour le transport de grains. Lorsque je suis retourné à Thunder Bay, j'ai accepté le poste de responsable de la commercialisation pour notre flotte

[Texte]

spent three full years travelling central and eastern Canada—well, some in western Canada, as well, with the coal people—and all through the United States, looking for alternate cargoes in either direction. Paterson's paid me a lot of money to do it and we spent a lot of money on marketing in general, and what we came up with was two commodities—grain and iron ore. The reason we came up with those is any other commodity that moves on the lake either doesn't move in a great enough amount that it's going to replace either of those or it doesn't move in a form that can be easily handled by the vessels we have currently in the fleet.

**Mr. Angus:** Okay.

**Mr. Paterson:** To give you a specific example, I spent a lot of time with Canadian Pacific Forest Products and with Laidlaw in the States, working on their paper movement and looking at that, as well as some pulp movement out of northern Ontario on the Lakes. The configuration of the vessels does not lend itself to those commodities, because it has to be slung over the side of the vessel and then it has to be brought back out in the same manner. That's very labour-intensive and it's incredibly expensive.

In order to do any other commodity like that, you have to have a roll-on roll-off vessel of some sort or a vessel with two accesses to it at dock level, so you can actually have a circular movement of forklifts or trucks or whatever is loading that particular commodity.

So these vessels are basically dedicated to the grain and the iron ore trade. They're well configured for that, but to try to get them into any other trades. . . There are smaller movements, such as petroleum, coke, little bits of coal and some sulphur and bark and things like that. Those trades do go on but those really are the exception to the two main commodities on the system.

**Mr. Angus:** Thank you.

**Mr. Gustafson:** I just have one more question. Do the shippers bid on hauls? Say Russia is going to move  $x$  number of tonnes—how is the price of shipping determined?

**Mr. Paterson:** This is fresh-water shipping, Canadian shipping.

**Mr. Gustafson:** Yes.

**Mr. Paterson:** That's a negotiation that takes place annually between individual ship operators and the Canadian Wheat Board. The Canadian Wheat Board fixes that freight and they do it on an annual basis. Once they fix it. . . what they'll fix is a rate for the season, but they will not fix any tonnages.

**Mr. Gustafson:** Then there are a number of companies that might compete for that rate?

**Mr. Paterson:** Yes, there are—

**Mr. Gustafson:** From there on, it's line up when you're in port?

[Traduction]

d'eau douce et j'ai passé trois années complètes à parcourir le centre et l'est du pays—et je me suis même rendu un petit peu dans l'Ouest, pour rencontrer les gens qui s'occupent du charbon—et les États-Unis, à la recherche de cargaisons de rechange pour l'aller et le retour. La Société Paterson m'a payé généreusement pour faire ce travail et nous avons consacré beaucoup d'argent à la commercialisation en général, et nous nous sommes retrouvés avec deux marchandises: du grain et du minerai de fer. Si nous nous sommes retrouvés avec ces deux-là, c'est parce que les autres marchandises qui sont transportées sur le lac ne le sont pas en quantité suffisante pour les remplacer ou bien ne se présentent pas sous une forme qui se prête bien aux navires de que compte la flotte à l'heure actuelle.

**M. Angus:** D'accord.

**M. Paterson:** Pour vous donner un exemple bien précis, j'ai passé beaucoup de temps avec la Produits forestiers pacifics Limitée et la Société Laidlaw, aux États-Unis, à examiner leurs expéditions de papier, et je me suis également penché sur le transport de pâtes à papier du Nord de l'Ontario en empruntant les lacs. La configuration des bateaux ne se prête pas à ces marchandises-là, qui doivent être chargées et déchargées latéralement. Cela demande beaucoup de main-d'oeuvre et est extrêmement coûteux.

Il faut, pour ce genre de marchandises, avoir un navire roulier, à manutention horizontale, ou un navire muni de deux ouvertures, au niveau du quai, de façon à avoir un mouvement circulaire de chariots élévateurs à fourches ou autres.

Ces navires sont donc plus ou moins réservés au transport de grain et de minerai de fer. Ils sont bien adaptés à cela, mais s'il fallait se lancer dans autre chose. . . Il y a des marchandises que l'on transporte en quantité moindre, comme par exemple le pétrole, le coke, le charbon, le soufre, l'écorce, etc. On peut charger ces produits, et on le fait, mais cela n'arrive que très peu souvent comparativement aux deux marchandises principales.

**M. Angus:** Merci.

**M. Gustafson:** J'ai encore une question. Les propriétaires des navires font-ils des offres pour des chargements particuliers? Admettons que la Russie veut organiser le transport de X-tonnes. . . Comment le prix du transport est-il déterminé?

**M. Paterson:** On parle ici de navigation canadienne, en eau douce.

**M. Gustafson:** Oui.

**M. Paterson:** Cela fait l'objet d'une négociation annuelle entre les propriétaires de navires individuels et la Commission canadienne du blé. La Commission canadienne du blé fixe le tarif chaque année. Une fois celui-ci établi. . . elle fixe le tarif, mais elle ne fixe pas le tonnage.

**M. Gustafson:** Dans ce cas, plusieurs sociétés peuvent se faire concurrence à ce tarif, alors?

**M. Paterson:** Oui, il y a. . .

**M. Gustafson:** Et à partir de là, il s'agit de faire la file dans le port?

[Text]

**Mr. Paterson:** It's a difficult negotiation, because we have to negotiate with the Canadian Wheat Board for a rate of freight without knowing what volume is going to move. So we have to try to establish a rate we can live with—

**Mr. Gustafson:** You don't know the water volume. You wouldn't know where, but then it's per. . .

**Mr. Paterson:** We know where it's going to move. We know it's going to go western—most Thunder Bay and eastern—most Port-Cartier, I guess. We know it's going to move somewhere between those points. We don't know what volume it's going to move in and we're not given any firm commitment. As a matter of fact, this year we didn't have any freight fixed until after we had already started to fit out the fleet. So in essence we were fitting out our fleet on spec.

• 1710

**Mr. Gustafson:** So are you saying that when the Canadian Wheat Board sells grain, they sell it FOB Moscow or whatever?

**Mr. Paterson:** No, they sell it FOB Thunder Bay or Montreal. I think there are some countries who sell it SIF landed in the country where they are selling it, but the Canadian Wheat Board sells everything EX Canada.

**Mr. Fretz:** The capacity of the system and of the ships determines the viability of. . . At its shallowest point, the seaway is 26 feet, 1 inch. Is that in the Welland Canal system? Would that be in Port Colborne?

**Mr. Paterson:** I am not certain I could say where the shallowest point in the system is, but there is a good chance it is there.

**Mr. Fretz:** I say that because the government elevators in Port Colborne, which were sold two or three years ago. . . It is all rock through there, and the cost would have been significant. As well, there were environmental concerns about disturbing the bottom, so that was ruled out. So you wouldn't know how much of the system would have to be deeper in order to give us this three inches. You don't know whether it is in the Welland Canal system, the St. Lawrence system or where it is?

**Mr. Paterson:** I couldn't answer that for you.

**Mr. Fretz:** If I remember correctly, there are 1,000-footers in the upper part of the lakes, but the maximum we can take through the Welland Canal is about 728 feet or 730 feet.

**Mr. Paterson:** Actually, it is 736 feet.

**Mr. Fretz:** Would it make any difference if we were able to handle 1,000-footers through the Welland Canal, or is that not a big factor?

**Mr. Paterson:** It is not a big factor. The costs of accommodating those vessels would be substantial, in the billions of dollars. You would have to go through the Welland and the seaway systems in order to do that. Those ships are captive to the upper lakes.

**Mr. Fretz:** But because of our capacity to only handle ships of about 730 feet through the Welland Canal. . . I don't know about the rest of the system, but the locks down in—

[Translation]

**M. Paterson:** La négociation est difficile, car il ne faut négocier un taux de fret avec la Commission canadienne du blé sans pour autant savoir quel sera le tonnage à transporter. Il nous faut essayer de fixer un taux qui nous convienne. . .

**M. Gustafson:** Vous ne connaissez pas le tonnage. Vous ne savez pas où vous allez devoir aller, mais c'est par. . .

**M. Paterson:** Nous savons dans quelle direction doit aller la marchandise. Nous savons que le point le plus à l'ouest est Thunder Bay et que le point le plus à l'est est Port-Cartier. Nous savons que la marchandise sera déchargée quelque part entre ces deux points. Nous ne savons pas quel sera le tonnage et on ne nous donne jamais d'engagement ferme. Cette année, les taux n'ont d'ailleurs été fixés qu'après que nous ayons commencé à équiper la flotte. En vérité, donc, nous équipons les navires avant qu'il n'y ait de commandes fermes.

**M. Gustafson:** Ce que vous dites, donc, c'est que lorsque la Commission canadienne du blé vend du grain, elle le vend F.A.B. Moscou ou autre, n'est-ce pas?

**M. Paterson:** Non, ils vendent F.A.B. Thunder Bay ou Montréal. Je pense qu'il y a certains pays qui pratiquent la vente SIF, la marchandise déchargée dans le pays auquel ils vendent, mais la Commission canadienne du blé vend tout EX Canada.

**M. Fretz:** C'est la capacité du système et du navire qui détermine la viabilité de. . . À son point le moins profond, la voie maritime fait 26 pieds et 1 pouce. Est-ce dans le système du canal Welland? Est-ce à Port Colborne?

**M. Paterson:** Je ne peux pas vous confirmer où se trouve le point le moins profond du système, mais il y a de bonnes chances que ce soit là.

**M. Fretz:** Je dis cela car les éleveurs du gouvernement à Port Colborne, vendus il y a deux ou trois ans. . . Il n'y a que de la roche là-bas, et le coût aurait été imposant. D'autre part, il y avait des craintes d'ordre environnemental, si l'on touchait le fond, et c'est pourquoi cette idée avait été rejetée. Vous ne savez donc pas quelle partie du système devrait être plus profond pour que l'on ait ces trois pouces. Vous ne savez pas si c'est le système du canal Welland, la voie du Saint-Laurent ou ailleurs?

**M. Paterson:** Je ne peux pas répondre à cette question.

**M. Fretz:** Si je me souviens bien, il y a des navires de 1,000 pieds dans la partie supérieure des lacs, mais la longueur maximale pour le canal Welland est de 728 ou 730 pieds.

**M. Paterson:** En fait, c'est 736 pieds.

**M. Fretz:** Cela changerait-il grand-chose si des navires de 1,000 pieds pouvaient emprunter le canal Welland, ou n'est-ce pas un facteur important?

**M. Paterson:** Ce n'est pas un facteur important. Il nous faudrait, pour pouvoir accueillir ces navires, dépenser plusieurs milliards de dollars. Il faudrait passer par le canal Welland et la voie maritime. Ces navires sont captifs des lacs supérieurs.

**M. Fretz:** Mais à cause de notre capacité de n'accueillir que des navires d'environ 730 pieds dans le canal Welland. . . Je ne sais ce qu'il en est pour le reste du système, mais les écluses à. . .

[Texte]

**Mr. Paterson:** It's all pretty standard, with the exception of Sault Ste. Marie, which handles 1,000-foot vessels.

**Mr. Fretz:** Okay, so that is not a big inhibition to our ability to compete.

**Mr. Paterson:** No, not at this point in time, because we have the vessels that are doing it. Canadians own the vessels that are currently operating in that trade. What has happened with shipbuilding technology is that shipbuilders have done everything they can to maximize the volume they are given in those locks, hence the 736-foot ship, which is the biggest. If you see one going through the locks, there might be four inches or six inches of clearance on either side. There is not a lot of daylight there. They use every cubic inch of that lock to get through.

One interesting statistic is that when the seaway opened, 60% of the world's ocean-going fleet could transit the system, but today it is something like 7%. So it is not as if we can just maintain the seaway and not worry about our own fresh-water fleet and still use it to export our commodities, because there won't be other vessels available to do that.

**Mr. Gustafson:** Is this because the vessels are bigger, so they just couldn't come up—

**Mr. Paterson:** Yes, the vessels are much larger. They tend to be Panama Canal size. They are much too large to transit the seaway system.

**Mr. Fretz:** In your opinion, is that a major issue? Deepening the system another three inches—would that give you much more capacity to fill your ships?

**Mr. Paterson:** I am on shaky ground on that one. Anything that gives us a little extra draft will help, but the vessels are really designed for about 26 feet.

**Mr. Fretz:** Thank you.

• 1715

**The Chairman:** I have a question. Mr. Gardiner wrote to me and asked about making a presentation on behalf of this committee to the agricultural ministers. We've been wrestling with that, and that's why I haven't responded to Mr. Gardiner directly. Would you like us to present what you've asked for here in your brief to the agriculture ministers?

**Mr. Paterson:** Yes, absolutely.

**Mr. Angus:** It doesn't get involved with the politics of the other elements.

**The Chairman:** No, that's what I was thinking.

**Mr. Paterson:** We've tried to give you something so as MPs you can formally raise your concerns regarding grain transportation in Canada. I think this may be what you could use to do it.

**The Chairman:** My initial reaction was it was something we would certainly like to discuss and perhaps we could do that. I can't speak for the committee at this time, so . . .

[Traduction]

**M. Paterson:** C'est à peu près pareil partout, à l'exception de Sault-Sainte-Marie, qui peut accueillir des navires de 1,000 pieds de long.

**M. Fretz:** Très bien. Il ne s'agit donc pas là d'une grosse entrave à notre capacité d'être concurrentiels?

**M. Paterson:** Non, pas en ce moment, car nous avons les navires qu'il faut. Les navires qui servent à l'heure actuelle à cela appartiennent à des Canadiens. Ce qui s'est passé du côté technique, c'est que les chantiers navals ont fait tout en leur pouvoir pour maximiser le volume qu'on leur donne dans ces écluses, d'où le navire de 736 pieds, qui est le plus gros. Si vous en voyez un passer dans les écluses, vous constaterez qu'il y a peut-être quatre ou six pouces de jeu de part et d'autre. On n'y voit pas beaucoup le jour. Ils utilisent chaque pouce cube dans l'écluse.

Je peux vous donner une statistique intéressante: lors de l'ouverture de la voie maritime, 60 p. 100 de la flotte mondiale de navires de haute mer pouvaient l'emprunter, mais le pourcentage aujourd'hui est d'environ 7. Nous ne pouvons donc pas nous contenter de maintenir tout simplement la voie maritime telle qu'elle est en ne nous inquiétant pas pour notre propre flotte d'eau douce, et continuer de l'utiliser pour exporter nos marchandises, car il n'y aura pas d'autres navires disponibles pour le faire.

**M. Gustafson:** Est-ce parce que les navires sont plus gros et, partant, qu'ils ne pourraient tout simplement pas remonter. . .

**M. Paterson:** Oui, les navires sont beaucoup plus gros. Ils ont tendance à être du gabarit de ceux qui empruntent le canal de Panama. Ils sont beaucoup trop gros pour passer dans le système.

**M. Fretz:** À votre avis, est-ce une question importante? Si l'on gagnait trois pouces de plus en profondeur dans le système, cela vous donnerait-il une bien plus grande capacité?

**M. Paterson:** Je ne sais pas trop. Tout ce qui nous donnerait un petit peu plus de tirant d'eau nous aiderait, mais les navires ont été dessinés en fonction de 26 pieds environ.

**M. Fretz:** Merci.

**Le président:** J'ai une question. M. Gardiner m'a écrit et m'a interrogé sur la possibilité d'intervenir au nom du comité auprès des ministres de l'Agriculture. Nous en discutons et c'est pourquoi je n'ai pas répondu directement à M. Gardiner. Voudriez-vous que l'on saisisse les ministres de l'Agriculture de ce que vous demandez dans votre mémoire?

**M. Paterson:** Oui, absolument.

**M. Angus:** Cela évite les aspects politiques des autres éléments.

**Le président:** C'est bien ce que je pensais.

**M. Paterson:** Nous avons voulu vous donner quelque chose afin que vous puissiez, en tant que députés, soulever officiellement vos doléances relativement au transport du grain au Canada. Vous pourriez peut-être vous en servir à cette fin.

**Le président:** Ma réaction initiale a été de dire que c'est une chose que nous voudrions bien discuter et que nous pourrions sans doute faire. Je ne peux cependant pas encore me prononcer au nom du comité, alors. . .

[Text]

**Mr. Paterson:** We would encourage you to do so. If we can be of any assistance, if you need more information or if we can do anything for you, the FACTS Coalition stands by to do anything we can.

**The Chairman:** With your permission, I would like to ask our staff to prepare something and perhaps next week we could have a quick meeting to look at it and then send it off to the agriculture ministers if it's acceptable. I see an agreement with that, so we'll ask the staff to do that.

**Mr. Comuzzi:** Can we have a chance to review it, please?

**The Chairman:** Oh, definitely. We'll have a meeting.

**Mr. Angus:** We'll have a meeting in Halifax.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen, and again thank you for the work you've put in on this brief.

I now adjourn the meeting.

[Translation]

**M. Paterson:** Nous vous y encouragerions. Si nous pouvons vous rendre service, si nous pouvons vous fournir davantage de renseignements, nous de la Coalition FACTS, restons à votre disposition.

**Le président:** Si vous êtes d'accord, je vais demander au personnel de préparer quelque chose et nous pourrions peut-être nous rencontrer rapidement la semaine prochaine pour y jeter un coup d'oeil pour ensuite l'envoyer aux ministres de l'Agriculture, si tout le monde est d'accord. Si vous le voulez bien, donc, nous demanderons au personnel de faire cela.

**M. Comuzzi:** Pourrait-on faire en sorte que nous ayons l'occasion d'examiner ce que le personnel préparera?

**Le président:** Bien sûr. Nous aurons une réunion.

**M. Angus:** Nous aurons une réunion à Halifax.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs, et merci encore pour le travail que vous avez consacré à la préparation de votre mémoire.

La séance est levée.

MAIL POSTE  
 257, King Street West, Toronto, Ontario M5H 1K1  
 Postage paid  
 Postmaster: Please do not write on this envelope  
 Postage paid  
 Postmaster: Please do not write on this envelope

Chairperson: Ken Atkinson  
 Vice-Chairperson: ...  
 Members: ...

Minister of Procurement and Services  
 Hon. ...

# St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

## CONCERNANT

In accordance to Standing Order 108(1) adopted on February 25, 1992, the Standing Committee on Transport, Communications and Infrastructure will hold a public hearing on the St. Lawrence Seaway on June 10, 1992.

Francis C. Nicol, President  
 The Shipping Federation of Canada  
 June 10, 1992  
 From the F.A.C.T.S. Coalition  
 Donald Paterson, Co-Chairman  
 Henri Allard, President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-1992

Supply and Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S9

## CHAMBRE DES COMMUNES

Assemblée n° 6  
 Le mercredi 17 juin 1992  
 Le jeudi 5 novembre 1992  
 Président Ken Atkinson

Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la

# Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité parlementaire des transports

## CONCERNANT

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité parlementaire des transports le 25 février 1992, le sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent tiendra une audience publique le 10 juin 1992.

Francis C. Nicol, Président  
 The Shipping Federation of Canada  
 June 10, 1992  
 From the F.A.C.T.S. Coalition  
 Donald Paterson, Co-Chairman  
 Henri Allard, President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992

Supply and Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S9

**MAIL  POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**K1A 0S9  
Ottawa**

If undelivered, return **COVER ONLY** to:  
Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

[Text]  
Mr. Paterson: We would encourage you to do so. If we can be of any assistance, if you need more information or if we can do anything for you, the F.A.C.T.S. Coalition stands by to do anything we can.

The Chairman: With your permission, I would like to ask our staff to prepare something and perhaps next week we could have a quick meeting to look at it and then send it off to the agriculture ministers if it's acceptable. I see an agreement with that, so we'll ask the staff to do that.

Mr. Cormier: Can we have a chance to review it, please?

The Chairman: Oh, definitely. We'll have a meeting.

Mr. Angus: We'll have a meeting in Halifax.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, and again thank you for the work you've put in on this brief.

[Translation]  
M. Paterson: Nous vous encourageons à le faire. Si nous pouvons vous rendre service, si vous avez besoin de plus d'informations ou si nous pouvons faire quelque chose pour vous, la Coalition F.A.C.T.S. est prête à faire tout ce qu'elle peut.

Le président: Avec votre permission, j'aimerais demander à notre personnel de préparer quelque chose et peut-être nous pourrions avoir une réunion rapide la semaine prochaine pour examiner ça et ensuite l'envoyer aux ministres de l'Agriculture, si c'est acceptable. Je vois un accord avec ça, donc nous demandons à notre personnel de le faire.

M. Cormier: Pourrait-on faire un survol, s'il vous plaît?

Le président: Bien sûr. Nous aurons une réunion.

M. Angus: Nous aurons une réunion à Halifax.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, et merci encore pour le travail que vous avez consacré à la préparation de votre

I now adjourn the meeting.

La séance est levée.

**WITNESSES**

**TÉMOINS**

**June 3, 1992**

*The Shipping Federation of Canada:*

Francis C. Nicol, President.

**June 10, 1992**

*From the F.A.C.T.S. Coalition:*

Donald Paterson, Co-Chairman;

Henri Allard, President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES).

**Le 3 juin 1992**

*La Fédération maritime du Canada:*

Francis C. Nicol, Président.

**Le 10 juin 1992**

*De la Coalition F.A.C.T.S.:*

Donald Paterson, Coprésident;

Henri Allard, Président, Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).

## Issue No. 6

Wednesday, June 17, 1992  
Thursday, November 5, 1992

Chairperson: Ken Atkinson

## Fascicule n° 6

Le mercredi 17 juin 1992  
Le jeudi 5 novembre 1992

Président: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the*

## St. Lawrence Seaway

*of the Standing Committee on Transport*

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

## Voie maritime du Saint-Laurent

*du Comité permanent des transports*

## RESPECTING:

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems

## WITNESSES:

(See back cover)

THURSDAY, NOVEMBER 5, 1992

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 9:10 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Ian Angus, Ken Atkinson, Givré Fretz and Stan Keyes.

In attendance from the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses from the Thunder Bay Harbour Commission: S. Paul Kennedy, Director of Marketing; Jimmie de Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers: René Moreau, National Vice-President; Kevin Collins, Research Director. From the International Association of Great Lakes Ports: John M. Loftus, President.

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-92

## CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

## TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LE JEUDI 5 NOVEMBRE 1992

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 9 h 10, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (président).

Membres du Sous-comité présents: Ian Angus, Ken Atkinson, Givré Fretz et Stan Keyes.

Assistants présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, expert-consulte.

Témoins: De la Commission de port de Thunder Bay: S. Paul Kennedy, directeur du marketing. De la Fraternité canadienne des cheministes, employés des transports et autres ouvriers: René Moreau, vice-président national et Kevin Collins, directeur de la recherche. De l'Association internationale des ports des Grands Lacs: John M. Loftus, président.

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992

SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

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

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

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

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 17, 1992

(8)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson and Len Gustafson.

*Acting Members present:* Bill Attewell for Girve Fretz; Joe Comuzzi for Stan Keyes.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Systems.

The Sub-Committee proceeded to consider a draft letter to the Federal Minister of Agriculture regarding grain transportation policy as it relates to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

It was agreed—"That this Sub-Committee endorse the draft letter, as amended, to the Federal and Provincial Ministers of Agriculture and the Federal and Provincial Ministers of Transport."

The Sub-Committee proceeded to discuss its future business.

At 4:15 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, NOVEMBER 5, 1992

(9)

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 9:10 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz and Stan Keyes.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Thunder Bay Harbour Commission:* S. Paul Kennedy, Director of Marketing. *From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:* René Moreau, National Vice-President; Kevin Collins, Research Director. *From the International Association of Great Lakes Ports:* John M. Loftus, President. *From the City of Thorold (Ontario):* Mayor William C. Longo; Fred Neale, Councillor; Ken Todd, City Administrator. *From the Great Lakes Commission:* Stephen Thorp, Program Manager, Transportation and Economic Development.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence System.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 17 JUIN 1992

(8)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 45, dans la salle 306, de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson et Len Gustafson.

*Membres suppléants présents:* Bill Attewell remplace Girve Fretz; Joe Comuzzi remplace Stan Keyes.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives au système de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le Sous-comité examine l'ébauche d'une lettre pour le ministre fédéral de l'Agriculture concernant la politique de transport des céréales pour ce qui est du système de la voie maritime et des Grands Lacs.

Il est convenu,—Que le Sous-comité approuve la version modifiée de la lettre adressée aux ministres de l'Agriculture et des transports du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux.

Le Sous-comité aborde la question de ses travaux futurs.

À 16 h 15, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 5 NOVEMBRE 1992

(9)

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 9 h 10, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz et Stan Keyes.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, expert-conseil.

*Témoins: De la Commission de port de Thunder Bay:* S. Paul Kennedy, directeur du marketing. *De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:* René Moreau, vice-président national et Kevin Collins, directeur de la recherche. *De l'Association internationale des ports des Grands Lacs:* John M. Loftus, président. *De la Ville de Thorold (Ontario):* le maire William C. Longo; Fred Neale, conseiller municipal et Ken Todd, administrateur. *De la Commission des Grands Lacs:* Stephen Thorp, gérant des programmes, Transport et développement économique.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives au système de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

S. Paul Kennedy made a statement and answered questions.

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That the Sub-Committee pay for this day's working lunch.

René Moreau made a statement and, with the other witness, answered questions.

John M. Loftus made a statement and answered questions.

At 12:05 o'clock p.m., the Sub-Committee took a short recess.

At 12:30 o'clock p.m., the Sub-Committee resumed its deliberations.

William C. Longo and Ken Todd made statements and, with the other witness, answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the Sub-Committee took a short recess.

At 1:15 o'clock p.m., the Sub-Committee resumed its deliberations.

Stephen Thorp made a statement and answered questions.

At 2:05 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

*Clerk of the Sub-Committee*

S. Paul Kennedy fait une déclaration et répond aux questions.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que le Sous-comité paie le présent déjeuner de travail.

René Moreau fait une déclaration et, avec l'autre témoin, répond aux questions.

John M. Loftus fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 05, le Sous-comité prend quelques minutes de repos.

À 12 h 30, le Sous-comité reprend ses travaux.

William C. Longo et Ken Todd font une déclaration et, avec l'autre témoin, répondent aux questions.

À 13 h 05, le Sous-comité s'arrête quelques minutes.

À 13 h 15, le Sous-comité reprend ses travaux.

Stephen Thorp fait une déclaration et répond aux questions.

À 14 h 05, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Sous-comité*

Marc Toupin

[Texte]

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, November 5, 1992

• 0905

**The Chairman:** I would like to call the subcommittee meeting to order and welcome to the table Mr. Paul Kennedy from the Thunder Bay Harbour Commission, which has put together a brief for us. Mr. Kennedy, we look forward to your remarks.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Chairman, before he starts, could I interrupt with a point of privilege? Actually, it's appropriate that Paul be here at the table because it is a matter relating to Thunder Bay.

First of all, I want to thank the committee for rescheduling things today so that I could get home for an event this evening. However, as a result of the passing of a former member of this committee, Paul McRae, the member for the riding of Fort William and then Thunder Bay—Atikokan from 1972 to 1984, I will have to stay in Ottawa for the funeral on Friday. I am wondering, Mr. Chairman, if it would be appropriate for the subcommittee of transport to send a letter of condolence to Paul McRae's widow, Yvonne. He was a longstanding member of the transport committee. He worked very hard on behalf of the Port of Thunder Bay in particular, as well as northwestern Ontario.

**Mr. Fretz (Erie):** I support that recommendation.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** My condolences as well. I support the recommendation wholeheartedly.

**The Chairman:** We will certainly do that, Mr. Angus, and send our condolences to Mr. McRae's widow.

**Mr. S. Paul Kennedy (Director of Marketing, Thunder Bay Harbour Commission):** It is an honour to be here. I would like to thank the transport committee studying the seaway viability and competitiveness for the opportunity to discuss the brief prepared and submitted by the Thunder Bay Harbour Commission.

As you know, the commission is the operating port authority at the Canadian lakehead, and as such has been a proponent of increasing seaway viability for years. Our brief outlines the significant economic impact of port operations at Thunder Bay on the Canadian economy. The recommendations contained in our submission present a prescription for a healthy seaway. We trust that analysis of our recommendations will lead the subcommittee and the Government of Canada to the conclusion that, freed of the cost of excessive regulation, the St. Lawrence—Great Lakes system will continue as a competitive export routing vital to the Canadian economy for years to come.

The ports of the Great Lakes are remarkably free to adapt and compete in response to market conditions. It is the competitiveness and degree of regulation of the system to which ports such as ours are captive that is of concern.

[Traduction]

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 5 novembre 1992

**Le président:** La séance est ouverte. Nous accueillons maintenant M. Paul Kennedy, de la Commission du port de Thunder Bay, qui nous a préparé un mémoire à notre intention. Monsieur Kennedy, nous serons heureux d'entendre vos observations.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le président, avant qu'il ne commence, puis-je poser une question de privilège? En fait, cela tombe bien que Paul soit à la table, puisqu'il s'agit de Thunder Bay.

D'abord, je remerciais le comité pour avoir modifié l'horaire d'aujourd'hui afin que je puisse participer à une réunion dans ma circonscription ce soir. Toutefois, à la suite du décès d'un ancien membre de notre comité, Paul McRae, député de Fort William puis de Thunder Bay—Atikokan de 1972 à 1984, je devrai rester à Ottawa pour ses funérailles vendredi. Je me demande, monsieur le président, si le sous-comité des transports pourrait envoyer une lettre de condoléances à la veuve de Paul McRae, Yvonne. Il a longtemps été membre du Comité des transports. Il travaillait très fort pour défendre les intérêts du port de Thunder Bay en particulier, ainsi que du Nord-Ouest de l'Ontario.

**M. Fretz (Érié):** J'appuie cette recommandation.

**M. Keyes (Hamilton—Ouest):** Je présente également mes condoléances. J'appuie de tout coeur cette recommandation.

**Le président:** Nous le ferons certainement, monsieur Angus, et nous enverrons nos condoléances à la veuve de M. McRae.

**M. S. Paul Kennedy (directeur du Marketing, Commission du port de Thunder Bay):** C'est un honneur pour moi que d'être ici. Je voudrais remercier le Comité des transports étudiant la rentabilité et la compétitivité de la voie maritime de me donner l'occasion de commenter le mémoire préparé et présenté par la Commission du port de Thunder Bay.

Comme vous le savez, cette commission est chargée d'administrer le port du côté canadien de la tête des lacs, et, à ce titre, elle s'emploie depuis des années à améliorer la rentabilité de la voie maritime. Notre mémoire souligne les importantes répercussions économiques des activités portuaires de Thunder Bay sur l'économie du Canada. Les recommandations qui y figurent permettront d'améliorer l'état de santé de la voie maritime. Nous pensons que, après avoir analysé nos recommandations, le sous-comité et le gouvernement du Canada en conclueront que, une fois libérée du coût d'une réglementation excessive, la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs continuera pendant de nombreuses années encore à jouer un rôle essentiel pour l'économie canadienne en tant que voie d'acheminement compétitive des exportations.

Les ports des Grands Lacs sont remarquablement à même de s'adapter et de faire face à l'évolution des conditions du marché. Ce qui nous inquiète, c'est la compétitivité et le niveau de réglementation imposé à des ports comme le nôtre.

## [Text]

The sun will quickly set on highly competitive ports confined within an uncompetitive system. Reductions in regulatory restraints to competitiveness within our system are vital to the survival of the ports and the industries that the ports sustain. As outlined in our brief, re-regulation in the areas of grain transportation subsidies, seaway tolls and pilotage are critical to seaway survival. The competitive position of the seaway can be further enhanced by consolidating the binational regulatory requirements in ship safety, customs, agricultural inspections and other areas.

Competitiveness of the Great Lakes ports will increase as physical limitations of the seaway are addressed. A fixed navigation season, increased seaway draft, or particularly the physical expansion of the system, will immediately and positively affect the competitiveness of Canadian exports through the system.

As well, our competitive position is linked in a direct and absolute fashion to the competitive position of the overland transportation systems that service our port. Our support of the need for Canadian railroad efficiency is in our port's best interest, providing there are parallel improvements in the efficiency of water-based transport. I am sure that other groups and organizations have spoken about how our overland transportation systems can be made more efficient. We trust that the committee will weigh our recommendations along with others.

## • 0910

The current decline facing the seaway has multi-jurisdictional negative consequences in international trade, revenue, manpower, and provincial relations. At this point in history a healthy seaway will contribute to Canada's worldwide competitive position.

If the seaway is to remain a viable transportation route, then national policies must be implemented which acknowledge the fundamental desirability of this objective. Fresh new thinking and a comprehensive and fundamental review are required to ensure the seaway is a viable transportation alternative for the future. The following needs to be accomplished. . .

Although we have made a great many recommendations, the five areas I will now put forward are the key areas. We've made some more specific recommendations within these areas, but these are the five things we feel are key.

—First is reform of the Western Grain Transportation Act.

—Second, reform of practices related to pilotage.

—Third, the reduction or elimination of government-imposed costs within the system. This should go as far as reviewing whether the seaway system should stay as a routing to which tolls are attached.

## [Translation]

Les ports hautement concurrentiels enfermés dans un système non concurrentiel n'auront bientôt plus aucun avenir. La réduction des limitations réglementaires à la compétitivité est essentielle pour la survie des ports et des industries dépendant de ces ports. Comme nous l'expliquons dans notre mémoire, la survie de la voie maritime nécessite des modifications dans la réglementation des subventions au transport des grains, des droits de péage et du pilotage. On peut encore améliorer la situation concurrentielle de la voie maritime en harmonisant les exigences imposées par les règlements des deux pays en matière de sécurité des navires, de douanes, d'inspections agricoles, etc.

La compétitivité des ports des Grands Lacs augmentera quand on remédiera aux limitations physiques de la voie maritime. Une saison de navigation fixe, une augmentation de la profondeur ou, en particulier, l'expansion physique du système auront un effet immédiat et positif sur la compétitivité des marchandises canadiennes exportées via la voie maritime.

En outre, notre compétitivité est directement et absolument liée à celle des réseaux de transport terrestres qui desservent notre port. L'appui que nous accordons à l'amélioration de l'efficacité des chemins de fer canadiens est dans l'intérêt de notre port, dans la mesure où l'on améliore parallèlement l'efficacité des transports fluviaux ou maritimes. Je suis convaincu que d'autres groupes et organisations ont parlé de la façon d'améliorer l'efficacité des transports terrestres. Nous pensons que le comité évaluera leurs recommandations en même temps que les nôtres.

Le déclin qui menace actuellement la voie maritime a des conséquences négatives touchant plusieurs paliers de gouvernement en matière de commerce international, de revenu, de main-d'oeuvre et de relations provinciales. Dans les conditions historiques actuelles, le bon fonctionnement de la voie maritime contribuera à améliorer la compétitivité internationale du Canada.

Si la voie maritime doit continuer d'être une voie de transport rentable, il faut mettre en place des politiques nationales montrant que l'on reconnaît comme il se doit cet objectif. Des idées nouvelles et un examen complet et fondamental sont nécessaires pour que la voie maritime représente à l'avenir une option rentable en matière de transports. Il faut faire ce qui suit. . .

Même si nous présentons un grand nombre de recommandations, les cinq domaines que je vais signaler maintenant sont les principaux. Nous avons des recommandations plus spécifiques à l'intérieur de ces domaines, mais les cinq questions clés sont les suivantes.

—En premier lieu, la réforme de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest.

—Deuxièmement, la réforme des pratiques reliées au pilotage.

—Troisièmement, la réduction ou l'élimination des coûts imposés par le gouvernement. Il faudrait aller jusqu'à examiner si la voie maritime devrait continuer de faire l'objet du paiement de droits de péage.

[Texte]

—Harmonization of Canadian and American regulations and services to seaway users. This harmonization should include coast guard services, customs services, agricultural inspections, and any other areas where costly services are duplicated unnecessarily.

—As well, we need a restatement of a long-term commitment to the seaway by the federal Government of Canada. Such a commitment has been undertaken in the past. In 1977 the seaway construction debt was forgiven and self-sufficiency was mandated. This made sense at the time, given glowing projections of cargo volumes. In 1986 the government of the day, recognizing the seaway as a national priority, allocated \$175 million to maintenance and upgrading after questions of reliability arose. The current status of the route clearly mandates a total recommitment to the seaway by the governments and people the seaway serves.

I know the committee has received a letter from the port authority in Toronto, supporting our recommendations and our brief. We had submitted our brief to the other port authorities around the lakes. At the hotel in town late yesterday I received a letter from the port authority at Windsor. I would like to read the last paragraph of that letter into the record. The chairman of the harbour commission at Windsor says:

Having reviewed the document prepared by the Thunder Bay Harbour Commission, we have found it to be one of the most comprehensive analyses of the current situation facing the Canadian seaway system. In our view, the conclusions which have been reached are valid and the recommendations which have been made are both comprehensive and worthy of serious consideration. In many cases those recommendations may seem extreme, but the situation which we currently face is a serious one and we believe that extreme measures are necessary if the St. Lawrence Seaway system is to remain viable.

That is just by way of saying that our recommendations and views are not alone out there. They are supported by other groups. I think some of the other testimony you've heard also may lead you to that conclusion.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kennedy. We will start the questioning with Mr. Keyes.

**Mr. Keyes:** Thank you, Mr. Kennedy, for presenting a most thorough and comprehensive report by the Thunder Bay Harbour Commission. Your maps, your charts, your analysis, will be most helpful to this subcommittee.

I wonder if I can get your thoughts on the matter surrounding the questions concerning compulsory pilotage for the Canadian laker fleet on the St. Lawrence River and the comparison with the situation on the Great Lakes, where the laker fleet is exempt from compulsory pilotage.

[Traduction]

—L'harmonisation par le Canada et les États-Unis des règlements et des services fournis aux utilisateurs de la voie maritime. Cette harmonisation devrait couvrir les services de la garde côtière, ceux de la douane, les inspections agricoles et tous les autres domaines dans lesquels des services coûteux font inutilement double emploi.

—En outre, le gouvernement fédéral du Canada doit réaffirmer son engagement à long terme en faveur de la voie maritime. Il l'a déjà fait dans le passé. En 1977, la dette contractée pour la construction de la voie maritime a été annulée, l'objectif devenant l'autofinancement. Cela paraissait raisonnable à l'époque, étant donné les projections impressionnantes en matière de volumes de fret. En 1986, le gouvernement d'alors, reconnaissant la voie maritime comme une priorité nationale, affectait 175 millions de dollars à l'entretien et à l'amélioration suite à des problèmes de fiabilité. La situation actuelle de la voie maritime nécessite de toute évidence une réaffirmation de l'engagement en faveur de celle-ci de la part des gouvernements et des populations desservies par la voie maritime.

Je sais que le comité a reçu une lettre de l'administration du port de Toronto, qui appuie nos recommandations et notre mémoire. Nous avons présenté ce mémoire aux autres administrations portuaires des Grands Lacs. Hier soir, à mon hôtel, j'ai reçu une lettre de l'administration du port de Windsor. Je voudrais faire publiquement lecture du dernier paragraphe de cette lettre. Le président de la Commission du port de Windsor déclare:

Ayant pris connaissance du document préparé par la Commission du port de Thunder Bay, nous pensons qu'il représente l'une des analyses les plus complètes de la situation que connaît à l'heure actuelle la voie maritime canadienne. Selon nous, ces conclusions sont valables et ces recommandations sont à la fois exhaustives et dignes d'être étudiées sérieusement. Dans de nombreux cas, ces recommandations peuvent paraître radicales, mais la situation que nous connaissons actuellement est grave, et nous pensons que des mesures radicales sont nécessaires pour assurer la rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je voulais simplement vous montrer que nous ne sommes pas les seuls à avancer ces recommandations et ce point de vue. Ils sont appuyés par d'autres groupes. Je pense que certains autres témoignages que vous avez entendus peuvent vous amener également à cette conclusion.

**Le président:** Merci, monsieur Kennedy. Nous commencerons les questions avec M. Keyes.

**M. Keyes:** Merci, monsieur Kennedy, de nous avoir présenté un rapport très complet préparé par la Commission du port de Thunder Bay. Vos cartes, vos tableaux, votre analyse seront très utiles à notre sous-comité.

Je me demande si vous pouvez me dire ce que vous pensez des questions relatives au pilotage obligatoire pour les navires des Grands Lacs canadiens sur le Saint-Laurent par rapport à la situation dans les Grands Lacs, où le pilotage n'est pas obligatoire.

[Text]

• 0915

**Mr. Kennedy:** The matter of pilotage in the St. Lawrence River, in what is called the Laurentian Pilotage Authority District of the St. Lawrence, has been a contentious issue for a long time. Canadian ship owners have had a pretty contentious year around that particular issue. As I understand it they are making some accommodations with the Laurentian Pilotage Authority right now, but the fact remains that pilots are required on the St. Lawrence River, and in the rest of the lakes pilots are not required on the Canadian lake fleet.

The reasons for that seem arguable on the surface, and I suppose that is why Canadian shipowners and the pilotage authority in the St. Lawrence are perennially at odds. The reasons given include the higher level of traffic on the St. Lawrence, the currents in the St. Lawrence, the fact that there are more foreign ships in the St. Lawrence, and that pilots on foreign ships must be able to communicate with pilots on lakers. All these things are arguable. Pilots on foreign ships should be able to communicate with captains on lakers, I suspect.

**Mr. Keyes:** So far your answer has been very diplomatic. I was hoping you could help us out with the Thunder Bay Harbour Commission's opinion on this matter.

**Mr. Kennedy:** We think that any Canadian ship captain who can display competency in navigation should be allowed to navigate his ship on the St. Lawrence River.

**Mr. Keyes:** Thank you. Perhaps we can get more parochial now. You mentioned a reform of the WGTA. In your opinion or in that of the Thunder Bay Harbour Commission, should the Crow rate be paid to the producer?

**Mr. Kennedy:** Yes.

**Mr. Keyes:** How will that impact on competition with the west coast ports?

**Mr. Kennedy:** We have competition from U.S. west coast ports right now. We have had shipments through there. We are aware that this has happened, and it may continue to happen with or without a change.

Simply put, we believe that a method of payment change will commercially define a catchment area for grain which should come to Thunder Bay. What the size of that catchment area should be is arguable in terms of how the freight rates are developed—whether they include mountain differentials, whether they include adjustments for long-haul movements versus short-haul movements and these types of things. What we believe is that you will have a commercially defined area, that grain from an area of the prairies will come through Thunder Bay for the right reason—namely, it will be the lowest freight rate option.

As it stands—the recent seaway round table has concurred with what we have said for years—we get grain by virtue of two things: customer preference among a few customers, and the fact the west coast is at capacity. The

[Translation]

**M. Kennedy:** La question du pilotage sur le Saint-Laurent, dans ce qu'on appelle le district de l'administration de pilotage des Laurentides du Saint-Laurent, fait depuis longtemps l'objet de controverses, notamment, au cours de l'année écoulée, de la part des armateurs canadiens. À ma connaissance, ils sont en train de s'entendre avec l'administration de pilotage des Laurentides, mais il n'en reste pas moins que les pilotes sont exigés sur le Saint-Laurent, alors que cela n'est pas le cas dans le reste des Grands Lacs pour les navires canadiens.

Les raisons en paraissent superficiellement défendables, et je suppose que c'est pourquoi les armateurs canadiens et les administrateurs de pilotage du Saint-Laurent s'opposent constamment à ce sujet. On donne notamment comme raison l'importance du trafic sur le Saint-Laurent, les courants dans le Saint-Laurent, la présence de nombreux navires étrangers dans le Saint-Laurent et le fait que les pilotes postés sur ces navires doivent pouvoir communiquer avec ceux des navires des Grands Lacs. D'où cela peut se défendre. Les pilotes des navires étrangers devraient pouvoir communiquer avec les capitaines des navires des Grands Lacs, je suppose.

**M. Keyes:** Vous répondez de façon très diplomate; j'espérais que vous pourriez nous dire ce que la Commission du port de Thunder Bay pensait de cette question.

**M. Kennedy:** Nous pensons que tout capitaine de navire canadien pouvant faire preuve de sa compétence en navigation devrait être autorisé à diriger son navire sur le Saint-Laurent.

**M. Keyes:** Merci. Peut-être pouvons-nous passer maintenant à des questions plus locales. Vous avez parlé d'une réforme de la LTGO. De votre point de vue ou de celui de la Commission du port de Thunder Bay, devrait-on verser au producteur le tarif du Nid-de-Corbeau?

**M. Kennedy:** Oui.

**M. Keyes:** Quelles en seront les répercussions sur la concurrence avec les ports de la côte ouest?

**M. Kennedy:** Les ports américains de la côte ouest nous font concurrence à l'heure actuelle. Certaines expéditions sont passées par eux. Nous sommes au courant, et cela peut continuer à se produire, qu'il y ait ou non un changement.

En bref, nous pensons qu'une modification de la méthode de paiement définira commercialement un bassin d'alimentation en grains du port de Thunder Bay. On peut discuter quant à la taille de ce bassin commercial en fonction de l'établissement des tarifs de transport des marchandises—incluront-ils un tarif différentiel de montagne, des ajustements pour les longs trajets par rapport aux trajets courts, et d'autres choses de ce genre? Ce que nous pensons, c'est que l'on aura une zone délimitée en fonction de critères commerciaux et que les grains d'une partie des Prairies passeront par Thunder Bay pour une bonne raison, parce que c'est ce qui coûtera le moins cher en frais de transport.

À l'heure actuelle—la récente table ronde sur la voie maritime a repris ce que nous disons depuis des années—nous recevons des grains pour deux raisons: parce que quelques consommateurs nous accordent la préférence et que

[Texte]

seaway round-table has just determined that as long as the WGTA is the way it is, there is still a powerful incentive to keep increasing west coast capacity. If the method of payment changes, we think that incentive to increase west coast capacity will be removed or at least mitigated against. In other words, if west coast capacity needs to be increased, it would be increased for commercial reasons, such as a customer best served by lower freight rates off the west coast who required an increase in capacity. However, that's not the case right now.

• 0920

**Mr. Keyes:** Mr. Kennedy, how many jobs have been lost at Thunder Bay in the last year or two? Are you aware of that figure?

**Mr. Kennedy:** The number of Thunder Bay grain handlers has gone—Ian may even be able to help me with this—probably from 1,200 to something around 400 to 450 to maybe 350 working three weeks ago.

**Mr. Keyes:** Wow!

**Mr. Kennedy:** Associated with that are losses in railroad employees, train crews, staff on lakers and others as well.

**Mr. Angus:** A lot of them don't have enough weeks to restart their unemployment insurance this year. That's how bad it's been in the cycle.

**Mr. Keyes:** Can the Thunder Bay Harbour Commission point to any one specific concern or cause for the situation that is faced there today, or is it a multitude of reasons? What is the most prominent reason?

**Mr. Kennedy:** The most prominent two reasons for the immediate situation today are the problems that have developed with our grain sales program to the former Soviet Union and the maximization of west coast capacity by virtue of the signals sent out by the Western Grain Transportation Act as it's now written.

One is a problem with the customer by virtue of the terrible problems they're facing in their own country. The other is a matter of Canadian public policy. We're not naïve enough to think that the Canadian Wheat Board is going to for all time have no problems with any of their customers at some given point in time. That's just something that we hope is an anomaly and that will get straightened out.

**Mr. Keyes:** On that straightening out, how much of a role should the federal government play in trying to straighten out that problem? What would your suggestion be?

**Mr. Kennedy:** The federal government has given a tremendous amount of credit for the purchase of grain foodstuffs. They have also given credit in other areas to help get the Russian economy on its feet. Given the type of country that Canada is, we assume that the federal government will continue to support initiatives in the former Soviet Union both to help them feed themselves in the short term and to get themselves on their feet and become a

[Traduction]

la côte ouest a atteint ses limites de tonnage. La table ronde sur la voie maritime vient de déterminer que, tant que la LTGO ne changera pas, cela continuera d'encourager fortement l'augmentation de la capacité de la côte ouest. Si la méthode de paiement est modifiée, nous pensons que cet encouragement à l'augmentation de la capacité disparaîtra ou sera tout au moins minimisé. En d'autres termes, s'il faut augmenter la capacité sur la côte ouest, cela devrait se faire pour des raisons commerciales, par exemple dans le cas d'un client auquel un tarif de transport des marchandises plus bas qu'au départ de la côte ouest convient mieux et qui aurait besoin d'une augmentation de la capacité. Tel n'est toutefois pas le cas à l'heure actuelle.

**M. Keyes:** Monsieur Kennedy, combien y a-t-il eu de pertes d'emplois à Thunder Bay depuis un an ou deux? Connaissez-vous le chiffre?

**M. Kennedy:** Le nombre de manutentionnaires céréaliers de Thunder Bay est passé—Ian pourra peut-être m'aider à ce sujet—sans doute de 1 200 à quelque chose comme 400 ou 450, et peut-être 350 il y a trois semaines.

**M. Keyes:** Oh!

**M. Kennedy:** À cela s'ajoutent les pertes d'emplois dans les chemins de fer, le personnel roulant, les employés des navires des Grands Lacs et d'autres également.

**M. Angus:** Beaucoup d'entre eux n'ont pas assez de semaines de travail pour pouvoir relancer leur assurance-chômage cette année. La situation a été très mauvaise pendant cette période.

**M. Keyes:** La Commission du port de Thunder Bay peut-elle signaler une préoccupation spécifique ou une raison particulière à la situation actuelle? Ou y a-t-il à cela une multitude de raisons? Quelle est la raison principale?

**M. Kennedy:** Les deux raisons principales de la situation actuelle sont les problèmes affectant notre programme de vente de grains à l'ancienne Union soviétique et l'augmentation de la capacité de la côte ouest, vu ce qui semble ressortir du libellé actuel de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Dans un cas, c'est un problème du client dû aux terribles difficultés se présentant dans son pays. L'autre est une question de politique gouvernementale canadienne. Nous ne sommes pas assez naïfs pour croire que la Commission canadienne du blé pourra un jour faire en sorte de n'avoir plus jamais de problèmes avec quelque client que ce soit. Nous espérons simplement qu'il s'agit d'une situation exceptionnelle et que les choses vont s'arranger.

**M. Keyes:** Pour ce qui est d'arranger les choses, quel rôle devrait jouer le gouvernement fédéral pour essayer de régler ce problème? Qu'en pensez-vous?

**M. Kennedy:** Le gouvernement fédéral a accordé d'énormes crédits pour l'achat de grain. Il a également accordé des crédits dans d'autres domaines pour favoriser le rétablissement de l'économie russe. Étant donné la nature de notre pays, nous supposons que le gouvernement fédéral continuera à appuyer de telles initiatives dans l'ancienne Union soviétique aussi bien pour les aider à se nourrir eux-mêmes à court terme que pour les aider à se rétablir et à

[Text]

market economy in the long term. We benefit both ways and we think that should continue.

**Mr. Keyes:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Keyes. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. Kennedy, let me share my welcome to you and to the Thunder Bay Harbour Commission. I agree with the Windsor Harbour Commission and my colleague here that the brief is very extensive and well put together brief. May I say that this is the norm for Thunder Bay organizations. I don't mean it in a self-serving way. We really have done well in the past in terms of presenting not just our case but the system's case. I don't always agree with everything that comes out of Thunder Bay, but it's certainly well done and I appreciate it.

**The Chairman:** We won't accuse you of any parochial interest, let's say.

**Mr. Angus:** We'll see what you do later today, right?

**The Chairman:** Yes, that's right.

**Some hon. members:** Oh, oh.

**Mr. Angus:** Mr. Kennedy, just let me start with the pay-the-producer area. In your explanation you indicated that there would develop the catchment area for Thunder Bay. The producer would look at it and say it makes more sense for him to contract with somebody to transport my grain to Thunder Bay. Is it not also true, though—I appreciate there are different variables involved—that there's an attraction to Churchill from the northern part of Saskatchewan which could also be considered as part of our area? But more importantly, over time pressure from the farmers, particularly in southern Manitoba, southern Saskatchewan, who might normally be in the Thunder Bay catchment area, will look south.

• 0925

Even though there will be barriers dealing with the protection of our quality, that's known throughout the world as the best, and in spite of the problems we had in the runs to Seattle last year, isn't there a long-term danger that if the producers are the ones to make the decision, they will look south and find political ways to overcome those barriers?

**Mr. Kennedy:** There would be a movement toward that, but there are very good reasons to suspect that it would not be an easy thing to do. There's no logical reason why money provided by the people of Canada should be allowed to buy transportation services outside Canada.

**Mr. Angus:** You tell that to CN Rail, which is buying railroads south of the border.

**Mr. Kennedy:** I understand that. That's a whole other issue that we're trying to address on another front right now, incidentally.

[Translation]

devenir une économie de marché à long terme. Nous en tirons profit dans les deux cas, et nous pensons que cela devrait continuer.

**M. Keyes:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Keyes. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Monsieur Kennedy, je vous souhaite la bienvenue, à vous-même ainsi qu'à la Commission du port de Thunder Bay. Je suis d'accord avec la Commission du port de Windsor et avec mon collègue pour dire que votre mémoire est très complet et très bien rédigé. J'ajouterai que c'est la norme pour les organismes de Thunder Bay. Je ne dis pas cela pour nous flatter. Par le passé, nous nous débrouillions généralement bien non seulement pour défendre notre cause, mais également celle de l'ensemble de la voie maritime. Je ne suis pas toujours d'accord avec tout ce qui vient de Thunder Bay, mais c'est assurément très bien fait, et j'en suis heureux.

**Le président:** Nous ne vous accuserons pas de chauvinisme, disons.

**M. Angus:** Nous verrons comment vous vous en sortez tout à l'heure, n'est-ce pas?

**Le président:** Oui, c'est exact.

**Des voix:** Oh, oh.

**M. Angus:** Monsieur Kennedy, commençons par la question des subventions au producteur. Dans vos explications, vous avez dit qu'il s'agirait de développer le bassin commercial de Thunder Bay. Le producteur examinerait la question et se dirait qu'il vaut mieux pour lui s'entendre avec quelqu'un pour transporter ses céréales à Thunder Bay. N'est-il cependant pas vrai également—je me rends compte que différentes variables sont en jeu—que Churchill exerce une attraction sur la partie nord de la Saskatchewan, que l'on pourrait également considérer comme faisant partie de notre bassin? Mais surtout, avec le temps, les agriculteurs, surtout ceux du Sud du Manitoba ou de la Saskatchewan, qui devraient normalement faire partie du bassin desservi par Thunder Bay, se tourneront vers le Sud.

Même s'il y aura des barrières pour ce qui est de la protection de notre qualité, qui est considérée comme la meilleure dans le monde entier, et malgré les difficultés que nous avons eues pour le transport à Seattle l'année dernière, n'y a-t-il pas à long terme un risque que, si ce sont les producteurs qui prennent eux-mêmes les décisions, ils ne se tournent vers le Sud en trouvant des moyens politiques de surmonter ces barrières?

**M. Kennedy:** Il y aurait un mouvement dans ce sens, mais il y a de très bonnes raisons de penser que cela ne serait pas facile à réaliser. Rien de logique ne peut justifier que l'argent fourni par la population canadienne puisse servir à acheter des services de transport à l'extérieur du Canada.

**M. Angus:** Allez dire cela au CN, qui achète des entreprises ferroviaires au sud de la frontière.

**M. Kennedy:** Je sais bien. C'est un tout autre problème que nous essayons de régler dans un autre contexte justement maintenant, d'ailleurs.

[Texte]

As well, the Mississippi River would be, for Canadian grain, a fair-weather friend. It might be there in a year when there was excess capacity, but the upper Mississippi is, by virtue of the age of the locks, by virtue of the time delays in the system, becoming a more and more expensive system. Given the demeanour of politicians and others in the grain-producing areas of America, particularly about protectionism and protecting their own systems and their own farmers, it's not very likely that a lot of grain would get into the Mississippi on an ongoing basis. In given years, even if the regulatory way were cleared for grain to exit Canada toward the Mississippi, the system might not be there for the long term. In fact it wouldn't be.

**Mr. Angus:** That's a fair point. Although years ago I was concerned about the Mississippi as a competitor, what I'm becoming more concerned about now is CN and CP, which own outright trackage from the prairies to Kansas City and have operating agreements from Kansas City right through to New Orleans. I'm worried more about the siphoning off through our own railroads, through their international arms, than about water-borne freight, because the rails can be constant. They can assign the equipment they would need, and in fact in some ways at least with their own equipment divert what was used in Canada.

**Mr. Keyes:** And year-round.

**Mr. Angus:** And year-round, yes. Anyway, let me just leave that aside.

Dealing with the work that the harbour commission has done, we all believe that these steps will bring about a return to greater utilization of Thunder Bay and the seaway, but have you done any number crunching to see what the actual impact would be if say the marine component were included in the WGTA, to know that this will redirect 20% of the grain that is now going to Vancouver, or some figure like that? Has any analysis been done?

**Mr. Kennedy:** The report done by the University of Manitoba Transport Institute, which has come to be known as the Heads-Wilson report, which was done for the Ontario government, Transport Ontario, determined that if the seaway were subsidized, vessel freight rates were subsidized in the same proportion two-thirds and one-third as the western grain movement, the natural hinterland, the commercially defined hinterland for Thunder Bay would grow to nine million tonnes immediately.

**Mr. Angus:** As compared to what today?

• 0930

**Mr. Kennedy:** Zero. We have no natural hinterland with the current method of payment. What we get is by virtue of customer preference and the maximization of west coast capacity.

The Heads-Wilson study may have included a component for a mountain adjustment in the freight rates. But what they did was take a look at a vessel freight subsidy proportional to the rail freight, and they came up with a natural hinterland, a commercially defined catchment area of nine million tonnes.

[Traduction]

En outre, pour le grain canadien, le Mississippi ne serait pas un ami sûr. Il serait disponible l'année où il y aurait une capacité excédentaire, mais, vu l'âge des écluses, vu les retards intervenant sur son cours, la partie supérieure du Mississippi revient de plus en plus cher. Étant donné le comportement des politiciens, etc., dans les régions céréalières des États-Unis, surtout en matière de protectionnisme et de protection de leurs systèmes et de leurs agriculteurs, on ne peut guère s'attendre à ce que beaucoup de grains puissent passer par le Mississippi régulièrement. Certaines années, même si les règlements permettaient que le grain quitte le Canada pour le Mississippi, cela ne pourrait peut-être pas se faire à long terme. En fait, ça ne marcherait pas.

**M. Angus:** C'est une bonne observation. Même s'il y a quelques années je craignais la concurrence du Mississippi, ce qui m'inquiète maintenant plus, c'est le CN et le CP, qui possèdent des voies ferrées des Prairies à Kansas City et ont conclu des accords d'exploitation de Kansas City jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Je m'inquiète plus de ce que peuvent détourner nos propres compagnies de chemins de fer par leurs filiales internationales que du transport par bateau, parce que le train peut être constant. Ils peuvent décider d'utiliser l'équipement nécessaire et, de certaines façons au moins, ils peuvent même se servir de l'équipement qu'ils utilisaient au Canada.

**M. Keyes:** Et toute l'année.

**M. Angus:** Et toute l'année, oui. Quoi qu'il en soit, laissons cela de côté.

Pour ce qui a trait au travail réalisé par la commission du port, nous pensons tous que ces mesures permettront de relancer l'utilisation de Thunder Bay et de la voie maritime, mais avez-vous fait des calculs pour voir quelles seraient les retombées d'une inclusion de l'élément maritime dans la LTGO? Est-ce que l'on récupérerait 20 p. 100 du grain qui passe actuellement par Vancouver? Ou un chiffre comme ça? Est-ce qu'une analyse a été faite?

**M. Kennedy:** Le rapport effectué par l'Institut du transport de l'Université du Manitoba, connu sous le nom de rapport Heads-Wilson, et qui a été fait pour le ministère des Transports de l'Ontario, a établi que si l'on subventionnait la voie maritime, les tarifs de transport par bateau, dans les mêmes proportions, deux tiers un tiers, que les expéditions de grain de l'Ouest, l'arrière-pays naturel, commercialement parlant, de Thunder Bay passerait immédiatement à neuf millions de tonnes.

**M. Angus:** Par rapport à combien maintenant?

**M. Kennedy:** Zéro. Nous n'avons pas d'arrière-pays avec la méthode actuelle de paiement. Ce que nous avons est dû à la préférence des utilisateurs et à l'utilisation maximale de la capacité de la côte ouest.

L'étude Heads-Wilson comportait peut-être un élément sur l'ajustement des tarifs de transport en fonction de la montagne. Mais, en fait, ils ont envisagé une subvention des frais de transport par navire proportionnelle au tarif de transport ferroviaire et ils ont déterminé un arrière-pays naturel, un bassin commercial de neuf millions de tonnes.

[Text]

**Mr. Angus:** Of course, that is assuming we can sell the grain.

**Mr. Kennedy:** Well, we assume that at all times. We have great faith in the Canadian Wheat Board.

**Mr. Angus:** But I think you will recognize that the Wheat Board closed its sales office in Europe to open one up in the Pacific Rim. Because of the WGTA emphasizing the west coast, it has been less aggressive in the markets that would traditionally be ours; at least, that is my sense of it. As director of marketing, you may have a different feel for that.

As part and parcel of any change to the level of support for the seaway on a subsidy basis, should there also be increased support from the Wheat Board in terms of marketing out of the eastern system, whether it is throughout the whole of Africa, the Middle East, maybe even Europe, and perhaps for the short term, the former Soviet bloc?

**Mr. Kennedy:** It would be nice to say it should make an increased effort, but without knowing exactly how great its efforts are right now, and as you know, the board does all these things in a very inhouse manner. . . I guess it would be nice to say it should do more, but without a firm knowledge of how much it is doing right now, I am not really sure what more is, Iain. But let me put it this way. I hope they would be maximizing their efforts to sell through the seaway at all times. And if maximizing means it is doing more right now, then yes.

**Mr. Angus:** I think it is fair to say, though, because its mandate is to get the best price at the lowest cost, it almost has no choice but to maximize its efforts out of the west coast.

**Mr. Kennedy:** That is the way the Western Grain Transportation Act works. That is the signal it sends.

**Mr. Angus:** I think it is more than a signal. It is real dollars and cents.

If it came down to a choice and Thunder Bay Harbour Commission had the ability to have the final say between paying the producer and having the marine component included, which option would you choose?

**Mr. Kennedy:** If you go to pay the producer and you go to a freight rate structure that is reflective of the actual costs of movements, then I would say pay the producer would be preferred.

**Mr. Fretz:** I too want to add my word of welcome, Mr. Kennedy. We are grateful for your presence here today.

I want to pick up on a line of questioning that was pursued by Mr. Keyes regarding pilotage in the Laurentian section of the system. From testimony we have heard, certainly the shipowners would like to have a dramatic change in the operation of the system as it pertains to pilots. In a conversation with a ship's master this summer, I asked him if he liked the system the way it is regarding the requirement of pilots in that part of the seaway system or

[Translation]

**M. Angus:** Bien sûr, cela suppose que nous puissions vendre le grain.

**M. Kennedy:** Oui, c'est ce que nous supposons toujours. Nous faisons toute confiance à la Commission canadienne du blé.

**M. Angus:** Mais vous admettez, je pense, que la Commission du blé a fermé son bureau de vente en Europe pour en ouvrir un dans la région du Pacifique. La LTGO mettant l'accent sur la côte ouest, la commission se montre moins dynamique sur les marchés que nous desservons traditionnellement; c'est tout au moins l'impression que j'en ai. En tant que directeur du marketing, vous voyez peut-être les choses différemment.

Dans le cadre de tout changement apporté au niveau des subventions accordées à la voie maritime, faudrait-il également augmenter l'aide fournie par la Commission du blé pour les expéditions au départ de l'Est, qu'il s'agisse de desservir l'ensemble de l'Afrique, le Moyen-Orient, peut-être même l'Europe et, peut-être à court terme, l'ancien bloc soviétique?

**M. Kennedy:** Ce serait bien de dire qu'elle devrait faire un effort supplémentaire, mais si on ne sait pas exactement quels sont les efforts consentis actuellement. . . Et, comme vous le savez, la commission fait tout cela de façon très interne. . . Je suppose qu'il serait bien de dire qu'elle devrait faire plus, mais si on ne sait pas exactement ce qu'elle fait maintenant, je ne sais pas vraiment ce que veut dire «plus», Iain. Enfin, disons que j'espère qu'elle pourrait faire le plus d'efforts possible pour favoriser constamment les expéditions passant par la voie maritime. Et si cela sous-entend qu'elle fait déjà des efforts importants maintenant, alors tant mieux.

**M. Angus:** Il me paraît néanmoins juste de dire que, puisqu'elle a le mandat d'obtenir le meilleur prix au coût le plus bas, elle n'a pratiquement pas le choix; elle doit mettre surtout l'accent sur la côte ouest.

**M. Kennedy:** Ce sont les conséquences de l'application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. C'est ce que cette loi semble privilégier.

**M. Angus:** Je pense que cela va plus loin. Il s'agit d'espèces sonnantes et trébuchantes.

S'il fallait choisir et si la Commission du port de Thunder Bay pouvait déterminer s'il vaut mieux payer le producteur ou inclure l'élément de transport par bateau, quelle option choisiriez-vous?

**M. Kennedy:** Si l'on choisit de payer le producteur et de passer à une structure tarifaire reflétant le coût réel du transport, je dirais que la solution préférable, c'est de payer le producteur.

**M. Fretz:** Je voulais moi aussi vous souhaiter la bienvenue, monsieur Kennedy. Nous vous sommes reconnaissants d'être parmi nous aujourd'hui.

Je voulais continuer dans le sens des questions posées par M. Keyes au sujet du pilotage dans le secteur des Laurentides. D'après certains témoignages que nous avons reçus, les armateurs aimeraient à coup sûr que l'on modifie profondément le fonctionnement du système pour ce qui a trait aux pilotes. Lors d'un entretien avec un capitaine de navire cet été, je lui ai demandé s'il aimait le système actuel pour ce qui est du recours obligatoire à un pilote dans cette

[Texte]

whether he would like to pilot his own ship through there. He said he likes it the way it is, that he is responsible for his ship 24 hours a day, and he could be extremely tired going into a situation of heavy traffic, foreign ships, etc. I was rather surprised at his remarks. Do you have any observations to make regarding that?

• 0935

**Mr. Kennedy:** I'm personally surprised by that myself. What the shipowners have indicated is that they are prepared to bring more than one of their officers up to the required degree of knowledge so that the onus wouldn't fall on the captain of the ship for navigation for a 24-hour stretch.

When there is only one pilot on the ship, he's not there the whole 24 hours either. There are sections when his presence is required. It's an ebb and flow type of thing. The shipowners have indicated that through the uptraining or upgrading of some of their own staff qualifications they can have sufficient knowledge on the bridge to overcome that problem.

**Mr. Fretz:** In effect, what you're saying is that the shipowners would supply their own pilots, who would be captains, that they could be stand-by.

**Mr. Kennedy:** Yes, basically that's what the shipowners are looking for. One of the things they're looking for is an ability to upgrade their captains to receive pilotage certificates in a fair and simple way. They believe their captains have the knowledge. They believe their first mates can be upgraded to captains, who will then have the knowledge, all in a very short period of time.

**Mr. Fretz:** Thank you. Mr. Kennedy, can you give the committee one good substantial reason why the Port of Churchill should remain open?

**Mr. Kennedy:** No.

**Mr. Fretz:** Thank you very much. Even if you had one, would you give us one?

**Mr. Kennedy:** It's a motherhood issue in Manitoba.

**Mr. Fretz:** But motherhood doesn't reach down to the port of Thunder Bay.

**Mr. Kennedy:** Well—

**Mr. Fretz:** That's okay. You're excused.

**Mr. Keyes:** That's competition.

**Mr. Fretz:** Yes.

Your brief submitted to us states under recommendation 20 that the seaway be deepened by one foot as a positive commitment to its future competitiveness. Where substantially or necessarily does the seaway have to be deepened? Is it only in the Welland Canal?

**Mr. Kennedy:** Actually all locks through the seaway system can accommodate ships at one foot deeper draft than they are right now. The work and expense in deepening the system one foot is in the connecting channels.

[Traduction]

partie de la voie maritime ou s'il préférerait guider lui-même son navire dans ce secteur. Il m'a dit qu'il aimait bien la situation actuelle, qu'il est responsable de son navire 24 heures par jour et qu'il pourrait se trouver extrêmement fatigué au moment d'affronter une circulation importante, des navires étrangers, etc. Ces propos m'ont plutôt étonné. Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

**M. Kennedy:** Cela m'étonne moi-même. Ce que les armateurs ont dit, c'est qu'ils étaient prêts à amener plusieurs officiers au niveau requis de connaissances afin que le capitaine du navire n'ait pas à assumer la responsabilité de sa navigation pendant 24 heures d'affilée.

Lorsqu'il y a seulement un pilote sur le navire, il n'est pas non plus là 24 heures sur 24. Il y a des passages où sa présence est nécessaire. Cela varie d'un endroit à l'autre. Les armateurs ont signalé que, en améliorant les qualifications de certains de leurs employés, ils disposeraient de suffisamment de personnel compétent sur la passerelle pour régler ce problème.

**M. Fretz:** En fait, ce que vous nous dites, c'est que les armateurs fourniraient leurs propres pilotes, des capitaines, auxquels on pourrait faire appel.

**M. Kennedy:** Oui, en fait, c'est ce que recherchent les armateurs. L'une des choses qu'ils cherchent, c'est la possibilité d'offrir un perfectionnement à leurs capitaines pour qu'ils puissent recevoir un certificat de pilotage de façon simple et juste. Ils pensent que leurs capitaines ont les connaissances nécessaires. Ils pensent que les seconds peuvent recevoir une formation pour devenir capitaines, et avoir alors les connaissances nécessaires, tout cela très rapidement.

**M. Fretz:** Merci. Monsieur Kennedy, pouvez-vous donner au comité une bonne et solide raison justifiant que l'on garde ouvert le port de Churchill?

**M. Kennedy:** Non.

**M. Fretz:** Merci beaucoup. Même si vous en connaissiez une, nous la communiqueriez-vous?

**M. Kennedy:** Tout le monde est d'accord là-dessus au Manitoba.

**M. Fretz:** Mais cette unanimité ne va pas jusqu'au port de Thunder Bay.

**M. Kennedy:** Eh bien...

**M. Fretz:** C'est très bien. Vous n'avez pas à répondre.

**M. Keyes:** C'est ça, la concurrence.

**M. Fretz:** Oui.

Dans le mémoire que vous nous avez présenté, la recommandation 20 indique qu'il faudrait augmenter d'un pied la profondeur de la voie maritime pour améliorer sa compétitivité pour l'avenir. Ou faut-il, de préférence ou nécessairement, augmenter la profondeur de la voie maritime? Seulement dans le canal Welland?

**M. Kennedy:** En fait, tout le long de la voie maritime, les écluses sont accessibles aux navires ayant un tirant d'eau d'un pied supérieur à la norme actuelle. Les travaux et les frais correspondant à une augmentation d'un pied de la profondeur concerne les chenaux de communication.

## [Text]

**Mr. Fretz:** Connecting channels to the locks. The locks in the Welland Canal are deep enough.

**Mr. Kennedy:** Yes. All the locks all through the system.

**Mr. Fretz:** When you say the entire system, does that include the locks at the Soo?

**Mr. Kennedy:** Yes. The lock at Sault Ste. Marie passes vehicles at 30 feet draft right now.

**Mr. Fretz:** Have there been any rough cost estimates done that you're aware of?

**Mr. Kennedy:** The cost estimate for deepening is something around or just over \$50 million.

**Mr. Fretz:** Fifty million dollars for the whole works.

**Mr. Kennedy:** Yes.

**Mr. Fretz:** What is the value received? How much more cost-efficient is a ship going to be?

**Mr. Kennedy:** Depending on the size of the ship, it would carry about 1,000 to 1,500 tonnes more per trip. That would push down unit costs maybe 5% in terms of cost per tonne of material carried. A 5% increase in efficiency would translate to a dollar amount. We think that type of efficiency gain would lead to more tonnage. For example, in western grain transportation, if we get a situation where we know that for all the right reasons the seaway system is going to be asked to carry 10 million tonnes of grain a year, then the system can start to adapt.

## • 0940

Right now, because nobody knows what the future is, there's very little incentive to seek efficiencies. The shipowners know that there are some efficiencies they can attain themselves. There are efficiencies to be gained by things we can do with the seaway system itself—for example, deepening it. All these things are waiting to happen, but we have to know that there is a future for us before the incentive for them to happen is really there.

**Mr. Fretz:** It seems to me that cost is nominal to effect that change.

**Mr. Kennedy:** The cost is less than one month's worth of WGTA subsidy. We have a government that's strapped for money and we can't be flippant about that amount, but in terms of other money spent it doesn't seem like an awful lot.

**Mr. Fretz:** In your opinion, are there other considerations there besides the economic considerations—i.e., environmental? Has there been any concern expressed by any departments that you know of that scraping around the bottom we're going to dig up stuff that may have lain there for years? Have you heard any comments at all?

**Mr. Kennedy:** I don't think that the number developed is an engineering estimate. I don't know that it has gone as far as looking at what the environmental implications are. Dredging is a sensitive issue environmentally.

## [Translation]

**M. Fretz:** Les chenaux de communication amenant aux écluses. Les écluses du canal Welland sont assez profondes.

**M. Kennedy:** Oui. Toutes les écluses tout le long de la voie maritime.

**M. Fretz:** Lorsque vous dites toute la voie maritime, cela inclut-il les écluses du Soo?

**M. Kennedy:** Oui. L'écluse de Sault-Sainte-Marie laisse passer maintenant des embarcations de 30 pieds de tirant d'eau.

**M. Fretz:** Êtes-vous au courant de l'existence d'un devis approximatif de ces travaux?

**M. Kennedy:** Le coût de ces travaux serait d'environ ou d'un peu plus de 50 millions de dollars.

**M. Fretz:** Cinquante millions de dollars pour l'ensemble.

**M. Kennedy:** Oui.

**M. Fretz:** Qu'est-ce cela rapporterait? De combien cela augmentera-t-il la rentabilité d'un navire?

**M. Kennedy:** Suivant la taille du navire, il pourrait transporter environ 1 000 ou 1 500 tonnes de plus par voyage. Cela diminuerait peut-être de 5 p. 100 le coût unitaire de la tonne de marchandises transportées. Une augmentation de 5 p. 100 de la rentabilité se traduirait par un certain montant en dollars. Nous pensons que ce genre d'amélioration du rendement entraînerait une augmentation du tonnage. Par exemple, pour le transport du grain de l'Ouest, si nous en arrivons à une situation telle que nous savons que, pour toutes sortes de bonnes raisons, il va falloir que la voie maritime transporte 10 millions de tonnes de grain par an, celle-ci pourra commencer à s'adapter.

À l'heure actuelle, comme personne ne sait ce qui nous attend, il n'y a pas grand-chose qui incite à améliorer le rendement. Les armateurs savent qu'ils peuvent réaliser certaines améliorations eux-mêmes. Il y en a d'autres qui peuvent se faire si on améliore la voie maritime elle-même, par exemple en augmentant sa profondeur. Toutes ces choses sont en attente, mais nous devons savoir qu'il y a un avenir pour nous avant d'être vraiment motivés pour les faire.

**M. Fretz:** Il me semble que le coût joue un rôle secondaire par rapport à ce changement.

**M. Kennedy:** Le coût est inférieur à un mois de subventions au titre de la LTGO. Le gouvernement a des difficultés financières, et nous ne pouvons pas prendre un tel montant à la légère, mais, par rapport à certaines autres dépenses, cela ne paraît pas énorme.

**M. Fretz:** Selon vous, y a-t-il d'autres choses qui entrent en jeu à part les questions économiques, par exemple l'environnement? Êtes-vous au courant de préoccupations exprimées par un ministère ou un autre à propos des produits reposant dans le fond depuis des années et que l'on risque de dégager en creusant? Avez-vous entendu le moindre commentaire là-dessus?

**M. Kennedy:** Je ne pense pas que le chiffre en question soit un devis d'ingénierie. Je ne pense pas que l'on soit encore allé jusqu'à étudier les conséquences en matière d'environnement. Le dragage est une question écologiquement délicate.

[Texte]

One of the things we've asked for in our brief is that some real work, some honest to goodness real work be done. Perhaps dredging isn't the best answer. Perhaps expanding the locks is. We've determined that lengthening locks, particularly in the Welland, where they're back to back to back, would be a very expensive procedure, but some people have suggested that you could widen the locks just by moving one of the walls over, construct a new wall, take away the old one. It could be almost seasonal work, one a year type of thing.

By widening from 75 feet to 105 feet, which is a Panamax-size vessel, you're carrying capacity of the ships that you can pass. . . There are literally hundreds of vessels that will fit within the length of a seaway lot, but are too wide. In world trade there are just a tremendous number of them.

When you take a ship from 75 to 105 feet wide, you just don't gain 1,200 tonnes a passage, you start looking at 30,000 tonnes a passage in terms of the amount more that you can carry. So dredging is a recommendation that we have a bit of a number on, but one of the things we're asking for in our recommendations is some real honest to goodness work by the Government of Canada in looking at costs of some other options as well, because there are other options available.

**Mr. Fretz:** It seems to me that if the federal government and the provinces are going to spend  $x$  number of billions of dollars to build highways across this country, Mr. Chairman, this would be one of the issues that we need to bring forward, that if it's going to increase traffic, we need to bring the report forward quickly.

**Mr. Kennedy:** If I could just make a comment, the Department of Transport is right now finalizing a study on modal ships. Two of the items they've looked at are if grain went from Thunder Bay to Quebec by rail, as opposed to the way it does now, by ship, what are your net increases in emissions, safety factors, fuel consumption, energy. . . an environmental analysis of modal shifts away from carriage of products on the Great Lakes.

• 0945

I think Carleton University or the University of Ottawa is doing a study right now for Transport Canada on that issue. The Great Lakes Commission in Ann Arbor, Michigan, is doing a study right now for a group of Great Lakes interests, including the IAGLP, International Association of Great Lakes Ports, on exactly the same issue.

We believe that these studies will indicate some significant social reasons for the continuance of bulk water-based transportation in Canada. I mean, embracing bulk water-based transportation is what these tremendous

[Traduction]

L'une des choses que nous demandons dans notre mémoire, c'est que l'on fasse un véritable travail sérieux. Le dragage n'est peut-être pas la meilleure solution. Peut-être vaut-il mieux augmenter la taille des écluses. Nous avons établi que l'allongement des écluses, surtout dans le canal Welland, où elles sont installées en enfilade, coûterait très cher; or, certains ont dit que l'on pouvait élargir une écluse en déplaçant simplement une des parois, en en construisant une nouvelle et en supprimant l'ancienne. Cela pourrait être un travail saisonnier, en en faisant une par an.

En portant la largeur de 75 à 105 pieds, ce qui correspond à un navire Panamax, on fait monter la capacité des navires pouvant passer. . . Il y a littéralement des centaines de navires qui tiennent dans la longueur d'une écluse de la voie maritime, mais qui sont trop larges. Dans la marine mondiale, il y en a d'énormes quantités.

Lorsque l'on passe d'un navire de 75 pieds de large à un de 105, on ne gagne pas seulement 1 200 tonnes par passage, mais plutôt 30 000 pour ce qui est de la quantité supplémentaire que l'on peut transporter. Le dragage est donc une recommandation qui nous tient un peu à coeur, mais l'une des choses que nous demandons dans nos recommandations, c'est que le gouvernement du Canada étudie vraiment sérieusement ce que coûteraient d'autres options, car il en existe d'autres.

**M. Fretz:** Il me semble que si le gouvernement fédéral et les provinces doivent dépenser  $x$  milliards de dollars pour la construction de routes dans l'ensemble du pays, monsieur le président, c'est une chose qu'il faut présenter; si cela doit augmenter le trafic, nous devons présenter rapidement ce rapport.

**M. Kennedy:** Si je peux dire quelque chose à ce sujet, le ministère des Transports est en train de mettre la dernière touche à une étude sur le passage d'un mode de transport à un autre. Ils ont étudié notamment deux choses: si le grain allait de Thunder Bay à Québec par la voie ferrée au lieu du système actuel, par bateau, quelles seraient les augmentations nettes d'émissions, les facteurs de sécurité, la consommation de carburant, l'énergie. . . C'est une analyse environnementale de ce qui se produirait si l'on cessait d'effectuer le transport de marchandises sur les Grands Lacs.

Je pense que l'université Carleton ou l'Université d'Ottawa effectuée à l'heure actuelle une étude pour Transports Canada sur cette question. La Commission des Grands Lacs à Ann Arbor, Michigan, est en train d'étudier la même question pour un groupe de parties intéressées des Grands Lacs, notamment l'IAGLP, l'Association internationale des ports des Grands Lacs.

Nous pensons que ces études présenteront des raisons socialement importantes justifiant le maintien du transport de marchandises en vrac par voie fluviale au Canada. Je veux dire que l'appui au transport de marchandises en vrac par

[Text]

subsidies that are paid for the operation of the inland waterways in the States and the inland waterways in Europe are all about. They are about using less energy, keeping trucks off the roads, and using the best technology available to move products in a safe and efficient way.

Both Europe and America, in the last year and a half or so, have actually put through legislation embracing that ideal. And in Canada we are still struggling to find, you know, \$25 billion, or whatever the number finally shakes out to be, to expand highways and accomplish exactly the opposite objective. I think we're on the wrong track a little bit with that.

**Mr. Fretz:** In your opinion, if the locks were widened then there would be no need for twinning in the Welland Canal, would there?

**Mr. Kennedy:** No.

**Mr. Keyes:** On that very point, when we speak of expanding and you ask the question, Mr. Fretz, that expanding the lock in essence to accommodate a larger ship, isn't the reality, Mr. Kennedy, that there are only so many tonnes, given the economic conditions of the U.S.S.R., given the economic conditions in our country that has reduced the demand for steel, which is your iron ore shipments coming back? There are only so many tonnes needed, so many tonnes of grain or iron ore which are shipped. And whether it's two big ships that can come through or ten little ones, there are only so many tonnes.

I guess what I am trying to ask you is how far down the line are you saying we should do this now, expand the canals or the locks, because you are looking to the future, that there will be increased exports of grain and increased exports of iron ore, therefore more traffic on the St. Lawrence Seaway, so we should be expanding now, so that we're ready for it in the future?

**Mr. Kennedy:** Well, the reality in the world right now around competitive dynamics is all about unit costs, and if you can drive down your unit costs by getting a more efficient transportation route we assume that there will be a net benefit.

In our recommendations, where we call for a study of this issue, we are not being naive. We are saying there should be a cost-benefit analysis. We should be going to the steel mills and saying if you had lower unit costs on your raw materials by virtue of redesign of the seaway system, would you import more—are you going to be more efficient in this cutthroat world we are starting to live in? And part of it would involve going to the Canadian Wheat Board and saying if the unit costs of transportation through the seaway were reduced this much and the WGTA changed, how much more would the seaway route be used?

You know, analysis has to be done. Anyone will tell you it's a great idea, you know. Your knee-jerk reaction is that yes, that will make it cheaper, but whether that means there will be more is a matter for some intense study.

[Translation]

voie fluviale est bien ce à quoi correspondent ces énormes subventions qui sont consacrées à l'exploitation des voies navigables aux États-Unis et en Europe. Cela correspond à une consommation moindre d'énergie, à une circulation moindre de camions et au recours à la meilleure technologie existante pour transporter des produits de façon sûre et économique.

Depuis environ un an et demi, l'Europe et les États-Unis ont adopté des lois reflétant cet idéal. Au Canada, nous en sommes encore à nous démener pour trouver, comme vous le savez, 25 milliards de dollars, ou je ne sais pas combien cela finira par coûter, pour augmenter le réseau routier et atteindre exactement l'objectif contraire. Je pense que nous sommes un peu sur la mauvaise voie à cet égard.

**M. Fretz:** Selon vous, si les écluses étaient élargies, il ne serait pas nécessaire de procéder à des dédoublements dans le canal Welland, n'est-ce pas?

**M. Kennedy:** Non.

**M. Keyes:** À ce sujet, lorsque nous parlons d'un agrandissement et que vous demandez, monsieur Fretz, s'il faudrait agrandir les écluses pour permettre le passage de navires plus grands, est-ce que, en fait, monsieur Kennedy, les tonnages ne sont pas limités, étant donné la situation économique de l'URSS, étant donné la situation économique dans notre pays, avec la diminution de la demande d'acier et la baisse des expéditions de minerai de fer? On a besoin seulement d'un certain tonnage, il y a seulement tant de tonnes de grain ou de minerai de fer qui sont expédiées. Et que ce soit deux gros navires qui puissent passer ou dix petits, le tonnage est le même.

Je crois que ce que je veux vous demander, c'est jusqu'où vous pensez que nous devrions aller dans cet agrandissement des canaux ou des écluses; puisque vous êtes tournés vers l'avenir, pensez-vous que les exportations de grain et de minerai de fer vont augmenter, et que le trafic sur la voie maritime va donc augmenter lui aussi, si bien que nous devrions procéder à un agrandissement maintenant pour répondre à la demande dans l'avenir?

**M. Kennedy:** Selon la dynamique de la concurrence à l'heure actuelle dans le monde, tout se ramène au coût unitaire, et si on peut diminuer le coût unitaire en abaissant les frais de transport, nous supposons que cela se traduira par un bénéfice net.

Dans nos recommandations, quand nous demandons que l'on étudie cette question, nous ne sommes pas naïfs. Nous disons qu'il faudrait faire une analyse de rentabilité. Nous devrions aller voir les aciéries et leur demander: si un remodelage de la voie maritime diminuait le coût unitaire de votre matière première, augmenteriez-vous vos importations? Amélioreriez-vous votre rendement dans ce monde qui ressemble de plus en plus à un coupe-gorge? Il faudrait en particulier s'adresser à la Commission canadienne du blé pour lui demander de combien augmenterait l'utilisation de la voie maritime si le coût unitaire du transport par cette voie était réduit de tant et si la LTGO était modifiée.

Il faut faire une analyse, vous savez. Tout le monde vous dira que c'est une excellente idée, vous savez. La réaction impulsive est de dire: oui, cela diminuera les coûts, mais pour ce qui est de l'augmentation du volume, c'est une question qui doit être étudiée à fond.

[Texte]

• 0950

**Mr. Keyes:** The more questions we ask and the more witnesses we hear, the deeper and deeper this issue gets. I suppose if we have to look to where we are we going to be two decades from now, one has to consider the ramifications of things like the way steel is produced. Iron ore is a major component. Fewer units will have to generate higher cost in the shipping industry. If the steel industry is going to produce steel without the need for iron ore as it has needed in the past in a great number of tonnes, as those industries change, there will be less demand for iron ore. Therefore there will be less shipment of iron ore, then fewer units coming back upstream. Are we going to build wider canals or locks? For what? So that we can accommodate a bigger ship. But then the price to the stakeholders and the government is going to have to go up in order to maintain because the units will be less. You see what I mean? It becomes a vicious circle.

**Mr. Kennedy:** Part of a cost-benefit analysis becomes if you don't reduce your unit costs for raw materials, are you going to have that steel industry? That's what we mean when we put this out as a suggestion and legitimately realize that a full cost-benefit analysis has to be done.

**Mr. Keyes:** Frankly, I really like your suggestion about intergovernmental co-operation between Canada and the U.S. If we're talking about global economics and change, this is certainly one of the things we must do.

**Mr. Kennedy:** Yes. The St. Lawrence Seaway Development Corporation has just had an economic impact study done on the effects of the seaway and commerce through the seaway on the American side of the lakes. A consultant hired by Transport Canada is currently finalizing a similar study for the Great Lakes area on the Canadian side. This is the first time that both sides of the border have looked at this and said "What is the impact of this area in total?" The Port of Thunder Bay has done an economic impact study, as has the Port of Hamilton and others. We have come up with some significant numbers, but this is the first time that on both sides of the border a government entity has done this.

We're hoping that the benefits of this system as it is now constituted will show the types of numbers that clearly indicate to all concerned that it's a system that has to be maintained. The American one has just been published. I haven't seen it yet, but I understand that their number is something like 50,000 direct jobs as a result of the seaway. The spin-offs become huge. The Canadian-side numbers will be equally interesting and significant, I think.

[Traduction]

**M. Keyes:** Plus nous posons des questions et plus nous recevons des témoins, plus nous nous rendons compte à quel point cette question est complexe. Je suppose que pour avoir une bonne idée de la situation qui nous attend dans deux décennies, il convient de tenir compte des conséquences d'autres facteurs, comme le moyen de production de l'acier, par exemple. C'est-à-dire que le minerai de fer en est l'une des principales composantes. Le fait d'avoir moins d'unités va forcément donner lieu à des coûts plus élevés pour l'industrie de la navigation. Si l'industrie sidérurgique n'a plus besoin de nombreuses tonnes de minerai de fer pour produire de l'acier, comme cela a toujours été le cas jusqu'à maintenant, eh bien, le minerai de fer va forcément être moins en demande. Par conséquent, il va y avoir moins d'envois de celui-ci, ce qui signifie moins d'unités en amont. Voulons-nous vraiment élargir nos canaux et nos écluses? Et pour quelles raisons? Pour permettre le passage de plus grands navires. Mais à ce moment-là, les coûts pour les principaux intervenants et pour le gouvernement vont devoir augmenter pour maintenir la viabilité du système, étant donné qu'il y aura moins d'unités. Voyez-vous? En fin de compte, c'est une sorte de cercle vicieux.

**M. Kennedy:** Dans le cadre d'une analyse coût-bénéfice, l'on doit se demander si l'industrie sidérurgique va continuer d'exister en l'absence d'une réduction du coût unitaire des matières premières. Voilà ce à quoi nous voulons en venir en vous faisant cette suggestion, car il faut se rendre à l'évidence qu'une analyse coût-bénéfice est absolument essentielle.

**M. Keyes:** Pour dire vrai, j'aime beaucoup votre suggestion concernant la collaboration intergouvernementale entre le Canada et les États-Unis. S'il s'agit vraiment de changements qui touchent l'ensemble des économies du monde, une telle initiative me semble tout à fait appropriée.

**M. Kennedy:** La Société de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent vient de faire faire une analyse économique de l'incidence de la voie maritime et de son trafic sur les Grands Lacs du côté américain. Un expert-conseil engagé par Transports Canada met actuellement la dernière main à une étude semblable portant sur les Grands Lacs du côté canadien. C'est d'ailleurs la première fois que les autorités des deux côtés de la frontière se penchent là-dessus en vue de mieux connaître son incidence globale. Le port de Thunder Bay a également fait faire une étude de l'incidence économique de la voie maritime, comme l'ont fait le port d'Hamilton et d'autres. D'ailleurs, nous disposons maintenant de chiffres fort éloquentes, mais je répète que c'est la première fois, des deux côtés de la frontière, qu'un organisme gouvernemental prend une telle initiative.

Nous espérons que ces chiffres mettront en évidence les avantages du système, tel qu'il existe actuellement, et permettront par conséquent de convaincre tous les principaux intéressés qu'il faut absolument le maintenir. L'étude américaine vient tout juste d'être publiée. Je ne l'ai pas encore vue, mais je crois comprendre qu'on y parle de 50 000 emplois qui seraient directement reliés à la voie maritime. Les retombées économiques sont donc énormes. Je suis sûr que les chiffres de l'étude canadienne seront tout aussi intéressants et éloquentes.

[Text]

When I say cost benefit around these things, that's what we have to do. If we both have a good study in hand then that is probably a powerful incentive to start approaching it on a binational basis.

**Mr. Keyes:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Angus:** Mr. Kennedy, if the government decided to expand the WGTA subsidy to include the marine component from Thunder Bay to tidewater, what does that do vis-à-vis GATT? Do we create some different kinds of problems for us, or is that one of the green subsidies that we hear about?

**Mr. Kennedy:** Subsidies of inland water transportation tend to be green.

**Mr. Angus:** Which means what, for the purposes of the record?

**Mr. Kennedy:** That they're GATT green; they're acceptable. The tremendous subsidies to inland water transportation in Europe and the Mississippi River would be GATT green.

• 0955

**Mr. Angus:** Is the current WGTA to rail considered green, or is that a problem area?

**Mr. Kennedy:** Because it's an export subsidy, the current WGTA to rail is not green.

**Mr. Angus:** On pages 40 to 42 of your report you reproduce the graphs dealing with energy and pollution. Given that the marine option is a greater distance than the rail option, can you just quickly tell us whether or not the total energy used and the total emissions are higher in the rail case in each example? Certainly they are less in terms of tons per mile or kilometre, but in terms of the total emissions do you know?

**Mr. Kennedy:** Well, yes. If you look on page 42, the comparison of emission grams per tonne, you can see that on the rail option it is 654 grams per tonne moved. That is overall. That is not distance related; that's just an absolute.

**Mr. Angus:** As compared to the 19 for marine.

**Mr. Kennedy:** Yes.

**Mr. Angus:** It's quite significant.

On page 18, the estimate of regulatory costs for seaway transit, you show total fees of \$128,981. Is that per vessel?

**Mr. Kennedy:** Yes.

**Mr. Angus:** So then the \$3.58 per ton is the unit cost. Just to put it into perspective, what is the price of a ton of grain these days?

[Translation]

Voilà donc ce à quoi je fais allusion en parlant d'analyse coût-bénéfice. Si nous avons tous les deux une belle étude en mains, nous serons sans doute plus motivés à adopter une stratégie binationale.

**M. Keyes:** Merci, monsieur le président.

**M. Angus:** Monsieur Kennedy, si le gouvernement décidait d'étendre la subvention prévue dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest au transport par voie d'eau depuis Thunder Bay jusqu'à la marée, comment une telle initiative affecterait-elle notre position vis-à-vis du GATT? Allons-nous nous attirer des ennuis en agissant de cette manière? Ou s'agirait-il d'une subvention dite verte?

**M. Kennedy:** Oui. Les subventions visant le transport par voie navigable interne sont habituellement des subventions dites vertes.

**M. Angus:** Et, pour que ce soit clair au compte rendu, pourriez-vous nous expliquer ce que cela signifie?

**M. Kennedy:** Au sens du GATT, cela veut dire qu'elles sont acceptables. Les subventions élevées visant la navigation fluviale en Europe et sur le fleuve Mississippi seraient considérées par le GATT comme des subventions dites vertes.

**M. Angus:** Est-ce qu'il en va de même pour les subventions prévues par la LTGO pour le transport des céréales par chemin de fer, ou pourraient-elles être problématiques?

**M. Kennedy:** Étant donné qu'il s'agit de subventions à l'exportation, celles-ci ne sont pas considérées comme des subventions dites «vertes».

**M. Angus:** Aux pages 40 à 42 de votre rapport, vous reproduisez des graphiques concernant l'énergie et la pollution. Étant donné que l'option maritime vise une plus longue distance que l'option ferroviaire, pourriez-vous nous indiquer rapidement si, dans l'ensemble, l'énergie utilisée et les émissions sont plus élevées que pour l'option ferroviaire, dans chaque exemple? En ce qui concerne le nombre de tonnes pour chaque mille ou kilomètre parcouru, c'est évidemment inférieur, mais avez-vous des chiffres pour les émissions globales?

**M. Kennedy:** En fait, oui. Si vous regardez la page 42, qui offre une comparaison des grammes d'émission pour chaque tonne, vous allez voir que pour l'option ferroviaire, c'est 654 grammes pour chaque tonne de marchandises. Il s'agit d'un résultat global qui ne tient pas compte de la distance parcourue. C'est donc un chiffre absolu.

**M. Angus:** Alors que c'est 19 pour l'option maritime.

**M. Kennedy:** Oui, c'est exact.

**M. Angus:** Il s'agit donc d'un écart important.

À la page 18, qui donne une estimation des coûts de la réglementation pour l'utilisation de la voie maritime, vous indiquez des droits globaux de 128 981\$. Est-ce le coût par bateau?

**M. Kennedy:** Oui.

**M. Angus:** Donc, le chiffre de 3,58\$ la tonne représente le coût unitaire. Pour nous permettre de mieux situer tout cela, pourriez-vous nous dire quel est le prix d'une tonne de céréales en ce moment?

[Texte]

**Mr. Kennedy:** The Wheat Board's initial price right now may be a good way to look at it. I believe the asking price right now is around \$118 or \$120.

**Mr. Angus:** Okay, but \$3.58 is an imperial ton?

**Mr. Kennedy:** That should be a metric tonne.

**Mr. Angus:** So we are talking about 3%.

**Mr. Kennedy:** Yes, 3% to 4%.

**Mr. Angus:** About 3% or 4%, which doesn't seem like so much. Yet a lot of attention has been given to the government-imposed costs as opposed to any of the other elements. Why is it significant?

**Mr. Kennedy:** You might want to look at what \$3.58 becomes as a percentage of what, for example, a prairie grain farmer recognizes out of the cost of a tonne of grain better to assess and better to understand the significance of the number. If \$118 was the actual number—and I think it is higher than that, the initial price is probably low at this point in time—by the time you back off freights and elevator handlings and farmers' costs of production and you start looking at what \$3.58 starts becoming as part of that equation, the significance of it becomes a lot more relevant.

**Mr. Angus:** What is the future for container traffic on the Great Lakes? Is there any? There really is none now, but is there a possibility that this will assist the ports and harbours and communities in replacing grain and iron ore?

**Mr. Kennedy:** Container ships have become the leaders in the world in terms of increasing their size and reducing their unit costs. There are few liner services of container carriers that run a ship capable of transiting the seaway.

• 1000

The Port of Windsor recently did some work on container movement in the lakes. I think they allude to it in an earlier part of their letter, which you will have in your package. They are saying tolls and fixed costs for a container ship coming into the lakes—one of the few of a size that can—would represent 14% of voyage costs. Their analysis of the viability of bringing container ships into the lakes really stumbled on that number.

**Mr. Angus:** That's assuming there's international container traffic. Is there any potential for North American container traffic between Canada and the U.S.?

**Mr. Kennedy:** I believe the railroads get a pretty good rate for containers of products originating in western Canada, especially grains, heading from the prairies to Montreal to load on a container ship. I believe there may be a market for a feeder-type container service between the head of the lakes and Montreal, for example. Some of the Canadian shipowners have looked at carrying containers as deck cargoes, along with grain in the holds. There is a possibility

[Traduction]

**M. Kennedy:** Je pense qu'un bon point de repère serait le prix initial fixé par la Commission canadienne du blé. Je pense que le prix actuellement demandé se situe autour de 118\$ ou de 120\$.

**M. Angus:** C'est donc 3,58\$ la tonne impériale?

**M. Kennedy:** Non, ce sont des tonnes métriques.

**M. Angus:** C'est-à-dire environ 3 p. 100.

**M. Kennedy:** Oui, entre 3 et 4 p. 100.

**M. Angus:** Ce n'est donc pas grand-chose. Par contre, on parle beaucoup du fardeau que représentent les coûts imposés par le gouvernement par rapport à d'autres coûts. Pourquoi sont-ils à ce point importants?

**M. Kennedy:** Il conviendrait peut-être de savoir à quoi correspondent ces 3,58\$ en tant que pourcentage de la somme touchée par un céréaliculteur pour chaque tonne de céréales vendue; cela vous permettrait de mieux analyser et de mieux comprendre l'importance de ce chiffre. Mettons que le prix demandé soit réellement de 118\$—et j'imagine que c'est plus élevé, car le prix initial est sans doute un peu bas en ce moment—une fois qu'on a tenu compte des frais de transport et de manutention et des coûts de production de l'agriculteur, on constate que ces 3,58\$ représentent une somme assez importante.

**M. Angus:** Et quel est l'avenir des porte-conteneurs sur les Grands Lacs? Y a-t-il un avenir? À l'heure actuelle, on dirait que non, mais est-il possible qu'une telle initiative aide les ports et les communautés à trouver des marchandises qui puissent remplacer les céréales et le minerai de fer?

**M. Kennedy:** En ce qui concerne la possibilité d'une capacité supérieure accompagnée d'une réduction des coûts unitaires, les cargos porte-conteneurs sont au premier rang, dans le monde entier, en raison de cet avantage important qu'ils offrent. Il y a peu de services de ligne utilisant des porte-conteneurs qui aient un navire capable d'emprunter la voie maritime.

Les responsables du port de Windsor ont récemment fait des recherches sur le mouvement des porte-conteneurs sur les Grands Lacs. Je pense, d'ailleurs, qu'ils y font allusion au début de leur lettre, dont une copie est incluse dans votre trousse de documentation. Ils disent que les droits et les coûts fixes pour un cargo porte-conteneurs arrivant sur les Grands Lacs—et il y en a peu qui peuvent le faire—représentent 14 p. 100 des frais de voyage. Pour moi, leur analyse de la viabilité du trafic des porte-conteneurs sur les Grands Lacs perd de sa crédibilité à cause de ce chiffre.

**M. Angus:** Et tout dépend de l'existence d'un véritable trafic international pour les porte-conteneurs. Et quelles sont les possibilités de trafic entre le Canada et les États-Unis?

**M. Kennedy:** Je pense que les chemins de fer ont un tarif assez intéressant pour les conteneurs de marchandises qui viennent de l'Ouest du pays, et surtout les céréales à destination de Montréal pour chargement sur un cargo porte-conteneurs. Il existe peut-être un marché pour un service de petits navires porte-conteneurs entre la tête des Grands Lacs et Montréal, par exemple. Certains armateurs canadiens envisagent peut-être d'accepter des conteneurs comme

[Text]

for it. It would be a way to keep the railroads honest in terms of the cost of moving containers. That is something we are working on right now.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kennedy. As you said after your initial presentation, the questions brought out a great deal of information that will be helpful to us. We certainly thank you for coming today and appreciate your evidence. You can be certain it will be used in preparation of our report.

**Mr. Kennedy:** We are counting on you to go ahead with some interesting recommendations. We need your work. Thanks.

**The Chairman:** Can I go through a few of the housekeeping matters? With your permission, I will rotate the lead questions around so everybody gets a chance at that during the day. Because we have rearranged the schedule, we would like to have lunch brought in but we need a motion that the committee pay for the working lunch.

**Mr. Angus:** I so move.

**The Chairman:** I do not see any objection, so the motion is carried.

Motion agreed to

**The Chairman:** I would like to call on the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers to come to the table, please.

Monsieur Moreau, bienvenue au Comité.

We look forward to your presentation. Perhaps you can introduce the gentleman with you and we will go from there.

**M. René Moreau (vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers):** Tout d'abord, je voudrais remercier le Comité de nous donner l'occasion de faire une présentation au nom de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers.

Je m'appelle René Moreau et je suis le vice-président national de notre organisation. Mon collègue qui m'accompagne est M. Kevin Collins, directeur de la recherche pour notre syndicat.

La Fraternité est l'un des plus importants syndicats des transports du pays et le syndicat le plus diversifié dans le domaine des transports. Nous représentons 35 000 membres. Voici des exemples de postes occupés par nos membres dans le réseau canadien des transports.

• 1005

Nous représentons les travailleurs à bord des traversiers de la côte est du pays, des conducteurs d'autobus urbains et interurbains, les équipages des navires des Grands Lacs, les employés des transports routiers longue distance et des messageries, les travailleurs des remorques en Colombie-Britannique, les techniciens et commis au Canadian National, les vendeurs de billets et le personnel à bord des trains de VIA Rail et les travailleurs de l'aviation dans l'est et l'ouest du pays.

[Translation]

cargaison en pontée, en plus du grain arrimé dans la cale. En tout cas, c'est une possibilité. Ce serait également le moyen d'empêcher les chemins de fer d'imposer des coûts excessifs pour le transport des conteneurs. C'est une initiative à laquelle nous travaillons actuellement.

**Le président:** Merci, monsieur Kennedy. Comme vous l'avez laissé entendre après votre exposé, les questions des membres ont permis d'obtenir énormément d'information qui va nous être très utile. Nous vous remercions donc de votre présence et de votre témoignage. Je peux vous assurer que nous tiendrons compte de vos recommandations en préparant notre rapport.

**M. Kennedy:** Nous comptons sur vous pour élaborer des recommandations intéressantes. Nous avons besoin de votre apport. Merci.

**Le président:** Me permettriez-vous de régler quelques petites questions administratives? Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, j'aimerais proposer que tous les membres aient l'occasion, à tour de rôle, d'être les premiers à interroger nos témoins. Puisque nous avons réorganisé notre programme, je voudrais suggérer qu'on fasse venir le déjeuner dans la salle, mais il faut pour cela une motion autorisant le comité à payer ce déjeuner de travail.

**M. Angus:** J'en fais la proposition.

**Le président:** Je vois que personne ne s'y oppose, et la motion est donc adoptée.

La motion est adoptée

**Le président:** J'aimerais maintenant demander aux représentants de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers de venir s'installer à la table.

Welcome to the committee, Mr. Moreau.

Nous sommes impatients d'entendre votre exposé. Peut-être pourriez-vous commencer par nous présenter le monsieur qui vous accompagne.

**Mr. René Moreau (National Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers):** I would like to begin by thanking the Committee for this opportunity to make a presentation on behalf of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers.

My name is René Moreau and I am the National Vice-President of our organisation. I am accompanied today by Mr. Kevin Collins, who is our Director of Research.

The Brotherhood is one of the largest transportation unions in the country and we are Canada's most diversified transportation union. Among our 35,000 members, the following are examples of the employees we represent in Canada's transportation system.

We represent crews on board Canada's East Coast ferry service, urban and inter-city bus drivers, crews on Great Lakes' ships, highway and city transport and courier service drivers, tugboats crews in British Columbia, technical and clerical workers at CN, ticket agents and on-train attendants on VIA trains, and airline workers in eastern and western Canada.

[Texte]

Quant à la Voie maritime du Saint-Laurent, notre syndicat y représente trois grands groupes d'employés. Le plus important, et de loin, est celui des opérations et de l'entretien. Nous représentons environ 700 personnes de ce secteur. Ce groupe rassemble un très grand éventail de classifications d'emplois. Il ne serait pas pratique d'en dresser la liste ici, car l'annexe des salaires de la convention collective de ce groupe couvre 23 pages. Les deux autres groupes que nous représentons comprennent une cinquantaine d'employés au siège social de Cornwall et environ 125 employés du Groupe des superviseurs.

Je vous entretiendrai maintenant des principes de base de la politique nationale des transports. Étant donné que nous représentons un large éventail d'occupations, nos positions quant à la politique des transports sont formulées dans le contexte global des moyens de transport, sans nous limiter à un seul mode, le transport maritime, ou encore à une composante de ce mode, la Voie maritime. En conséquence, avant de parler directement des questions précises de votre mandat, nous aimerions décrire en quelques mots les principes adoptés par notre syndicat pour la mise au point d'une politique nationale d'ensemble des transports.

Nous avons décrit ces principes avec passablement de détails dans notre mémoire à la Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs. Nous serions évidemment très heureux d'en remettre un exemplaire intégral au Comité si vous nous en faites la demande.

Au départ, l'industrie des transports n'est pas une industrie comme les autres à notre point de vue. En effet, le rôle considérable des transports comme élément de base du tissu national est plus qu'une observation tirée d'un manuel d'histoire. C'est une réalité en mouvement. Les cinq lignes directrices qui suivent sont fondamentales dans notre vision des transports, et nous avons constamment cherché à les faire adopter comme politique de l'État.

La première grande ligne est le transport, droit de la citoyenneté. Bien sûr, ce principe est encore plus pertinent quand il est question du transport des voyageurs. Quoi qu'il en soit, il est fondamental pour nous que le transport soit considéré dans le contexte des droits découlant de la citoyenneté. Dans un tel contexte, la question de l'accès devient fondamentale. Il n'est pas raisonnable ou pratique de dire que tous les citoyens devraient jouir d'un accès immédiat à chaque mode de transport, mais il est important pour les citoyens d'avoir accès à un réseau de transport à plusieurs modes qui leur permette de se déplacer dans le pays.

Les droits de la citoyenneté sont également affectés, bien qu'indirectement, quand une infrastructure adéquate de transport des marchandises n'est pas mise en place. Quand celle-ci n'est pas présente, les citoyens sont forcés de se déraciner pour profiter d'occasions qui s'offrent dans des régions et des collectivités favorisées par la politique des transports ou par des conditions naturelles avantageuses.

La deuxième grande ligne est le transport comme dimension de l'unité nationale. Ce point est étroitement relié au précédent. La politique des transports doit faire contrepoids à une tendance naturelle du contexte canadien

[Traduction]

With respect to the St. Lawrence Seaway itself, our union represents three broad groups of employees. By far the largest (about 700) is the operation and maintenance group. This group includes a very broad range of occupational classifications. It would not be practical to include them here—for the wage schedule in the collective agreement for this group runs to 23 pages. The other two groups consist of approximately 50 employees at Cornwall headquarters and about 125 employees in the supervisory group.

I would now like to speak to the basic principles of national transportation policy. Given our broad representational base, our positions with respect to transportation policy are framed in the context of all modes of transportation—rather than in the context of one mode, marine, or even one part of that mode—the Seaway system. As a result, before turning to the portion of our brief which directly addresses the questions that your terms of reference lay out, we wish to briefly set out the principles that our union has adopted for the development of overall national transportation policy.

We dealt with these principles at some length in our brief to the current Royal Commission on National Passenger Transportation. We would of course be happy to supply the sub-committee with a full copy of that brief on request.

As a basic point, we do not view the transportation industry as just another industry. Its broader role as a basic piece of the fibre of the country is not just a history textbook observation, but a continuing reality. The following five guidelines or principles are basic to our view of transportation and we have pushed for their adoption in our public policy on a consistent basis.

The first guideline is transportation as a right of citizenship. While it is clearly most directly relevant in the case of passenger transportation, nevertheless we view it as fundamental that transportation be considered in the context of a right of citizenship. In this context, the question of access is fundamental. While it is not reasonable or practical to say that all citizens should have immediate access to each mode of transportation, nevertheless, it is important that citizens have access to a multimode transportation system that gives them mobility within their country.

Failure to provide an adequate freight transport infrastructure also undermines citizenship rights—albeit in an indirect way. The consequence of not doing so means that citizens must uproot themselves to pursue opportunities in regions and communities that are favoured by public transportation policy or by natural endowments.

The second guideline is transportation as a dimension of national unity. Closely related to the latter point, transportation policy must offset what otherwise would be a natural tendency in the Canadian context towards a highly

[Text]

qui nous mènerait à un modèle de développement régional très injuste et déséquilibré. Vu la taille restreinte de notre population, son éparpillement et la proximité relative d'un pourcentage important de celle-ci de la frontière canado-américaine, les forces du marché nous conduiraient naturellement à nous identifier à une réalité nord-sud et à des mouvements de biens sur un axe nord-sud plutôt qu'à un mouvement est-ouest qui serait davantage favorable à l'unité de notre pays.

À notre avis, des pertes importantes ont déjà été enregistrées dans ce contexte à cause de la déréglementation. Une politique de l'État pour appuyer le mouvement est-ouest, dans un contexte réglementé qui incorporerait les subventions entre secteurs, est le seul cadre en mesure de rendre possible un tel mouvement est-ouest.

• 1010

La troisième grande ligne est le transport comme facteur de développement économique national. Le rôle du réseau des transports comme outil de développement économique national est fondamental et s'ajoute à la dimension citoyenneté et développement régional. Nous avons de vastes territoires non développés, nous comptons trop sur les matières premières et les produits semi-finis, et notre secteur des affaires fait trop peu dans des domaines comme la formation et la recherche et développement. Le secteur des transports est un élément critique dans cette démarche de restructuration économique et de croissance qui élargirait le secteur manufacturier du Canada en lui faisant dépasser le stade assemblage/distribution, qui comporte peu de valeur ajoutée, pour atteindre celui de la fabrication, avec davantage de valeur ajoutée.

La quatrième grande ligne est la nécessité d'un système intégré. Le concept de l'intégration dans notre réseau de transports relève à la fois de la logistique et de la politique des transports. En termes de logistique, nous avons obtenu une part considérable de succès dans le transport des marchandises, surtout avec le développement de services intégrés. La situation a évolué moins vite dans le domaine du transport des voyageurs, car le réseau souffre encore de raccords insuffisants entre les modes.

Au niveau de la politique des transports, nous croyons que très peu de progrès ont été faits depuis l'époque où le ministre responsable du dossier qualifiait lui-même la situation de «fouillis». La politique des transports a été marquée davantage par les humeurs des politiciens et des bureaucrates que par un plan d'action clairement défini. La pensée dominante actuelle prône une plus grande efficacité et une diminution des coûts unitaires totaux. Cependant, comme le déclarait un observateur de ce Comité en parlant du document *Aller sans entraves*:

Precisément parce qu'il est impossible de ne pas être en accord avec la déclaration voulant qu'une plus grande efficacité et une diminution des coûts unitaires totaux sont souhaitables, qui va soutenir que la politique devrait être

[Translation]

[Translation]

skewed and unfair pattern of regional development. Given that we have a small population spread out widely across the country, but with a high percentage within a relatively short distance from the Canada-U.S. border, market forces would naturally lead to identities and flows in a north-south pattern, rather than a unifying east-west pattern.

In our view, much has been lost already in this context because of deregulation. Supportive public policy in a regulated environment—incorporating cross-subsidization—is the only policy framework that can make this possible.

The third guideline is transportation as a national economic development factor. In addition to the dimension of citizenship and regional development, the role of the transportation system as a tool of national economic development is fundamental. We have vast expanses of undeveloped land, over-reliance on raw material and semi-processed exports, and a business sector that does too little in areas such as training and research and development. The transportation sector is critical to a process of economic restructuring and growth that extends Canada's manufacturing sector particularly beyond lower value-added assembly *distribution functions to higher value-added fabrication*.

The fourth guideline is the need for an integrated system. The concept of integration in our transportation system is both a logistical one and a policy one. In terms of logistics, we have achieved some considerable degree of success on the freight side—particularly with the development of intermodal services. On the passenger side, developments have been slower with our system still suffering inadequate links between one mode and another.

On the policy side, we believe little progress has been made from the days when even the political minister in charge at the time called it "a mess". Policy making has been driven more by political and bureaucratic whim than by a clearly articulated plan of action. The current predominant ethos is one of "greater efficiency and the lowering of total unit costs." However, as one observer stated before this committee with regard to the paper *Freedom to Move*:

Precisely because one cannot disagree with the statement that one wishes to have greater efficiency and the lowering of total unit costs—who would argue that the policy should be less efficiency and higher unit costs—this

## [Texte]

une efficacité réduite et des coûts unitaires accrus? Ce n'est pas un énoncé de politique, mais plutôt l'expression d'un espoir. (*La portée juridique et législative du projet de dérégulation des transports*, mémoire présenté par M. Andrew J. Roman au Comité permanent des transports de la Chambre des communes le 7 novembre 1985.)

Notre dernière grande ligne est la planification sur la base des coûts et avantages totaux. Bien que l'exploitation de notre réseau au moindre coût possible ne soit pas un but qui prête à controverse, celle-ci survient par rapport à l'éventail très large d'interprétation du terme «coûts». À notre avis, il faut considérer tous les coûts dans la formulation d'une politique des transports, soit les coûts directs et indirects, les coûts économiques et sociaux et les coûts internes et externes. Dans le cas des coûts externes, la question de la portée sur l'environnement est particulièrement importante.

Le manque de cadre global d'évaluation des coûts et avantages nous a conduits à des débats et des décisions faussés. À titre d'exemple, notre réseau ferroviaire de transport des voyageurs a été attaqué de toutes parts sur la base de données au titre de subventions de l'État qui sont visibles et dont les états financiers de l'entreprise et les comptes publics rendent compte directement. Par contre, les subventions, tout aussi réelles, pour fournir des routes publiques pour le camionnage et les automobiles ou encore des voies d'accès aux aéroports sont moins apparentes.

Nous reconnaissons que cette question présente des difficultés au niveau de la méthodologie. À titre d'exemple, comment répartir les coûts entre modes lorsqu'il y a des utilisateurs communs de la même structure? En outre, nous reconnaissons le fait que les divers impacts des modes de transport sur l'environnement ne se mesurent pas facilement. Nous demandons cependant que de plus grands efforts soient consacrés à un meilleur examen des coûts et avantages comme base des décisions sur une politique des transports.

Les principes énoncés plus haut sont le cadre dans lequel nous plaçons nos opinions sur la question des transports. Que le Sous-comité soit d'accord ou non sur notre cadre général, nous lui demandons quand même de placer ses délibérations dans le contexte étendu de la politique des transports, dont la Voie maritime n'est qu'une partie, aussi importante soit-elle.

• 1015

Nous arrivons aux questions mises en relief par le Sous-comité. Dans cette partie de notre mémoire, nous traitons directement des questions décrites dans le mandat du Sous-comité comme étant d'un intérêt particulier. Nous avons également regroupé certaines des questions indiquées par le Sous-comité dans la documentation distribuée aux groupes intéressés.

**Traffic:** Nous faisons nôtres les préoccupations de plusieurs observateurs sur la position déclinante de la Voie maritime depuis quelques années. Nous avons tendance à croire que la détérioration de la situation n'est pas simplement attribuable à des facteurs temporaires, comme la récession économique actuelle au Canada. Nous croyons plutôt que des facteurs systémiques sont en cause, facteurs auxquels nous devons nous attaquer afin d'éviter un déclin permanent.

## [Traduction]

is not the statement of policy but merely the expression of hope. (Andrew J. Roman, *The Legal and Legislative Implications of the Proposed Transportation Deregulation*, Submission to the House of Commons Standing Committee on Transport, november 7, 1985.)

Our last guideline is planning on the basis of full costs and benefits. Even though the goal of operating our system at the lowest possible cost is not controversial per se, controversy ensues on the wide degree of interpretation that can be attached to the concept of "costs". In our view, all costs must be considered in formulating transportation policy—direct and indirect costs, economic and social costs, and internal and external costs. In the latter case—i.e., external costs—the question of impacts on the environment is particularly important.

The lack of a comprehensive framework on costs and benefits has led, in our view, to distorted decisions and debate. For example, our passenger railway system has been pummeled on the basis of "public subsidy" figures that are visible and accounted for directly in financial statements of the corporation as well as in public finances. Yet, subsidies that are every a bit as real (e.g. providing public highways for trucking and automobiles, or access roads for airports) are less visible.

We acknowledge that this issue is a difficult one in terms of methodology. For example, how are costs allocated to different modes where there are joint users of the same facility? As well, we acknowledge that differential impacts of various modes on the environment are not easily measured. Yet we urge a greater effort be spent on better consideration of all costs and all benefits as a basis for public policy decisions.

The above principles are the setting in which we place our views on transportation issues. Whether the subcommittee agrees or not with our general framework, we nevertheless urge the subcommittee to place their deliberations in a broad context of transportation policy—of which the Seaway is only one part—albeit a very important part.

In this half of our brief, we address directly the questions the sub-committee has laid out in its terms of reference as being of particular interest. We have grouped together some of the issues that the sub-committee has indicated in the material distributed to interested parties.

**Traffic:** We share the concerns of many other observers about the declining position of the Seaway over the last several years. We tend to believe that the Seaway's deteriorating position is not simply due to temporary factors, e.g. the current Canadian economic recession, but to systemic factors that must be addressed in order to prevent a permanent decline.

## [Text]

L'une des mesures de premier plan qui ont été examinées afin de redonner vie à la Voie maritime est celle de la modification de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest (LTGO). Nous ne pouvons appuyer une refonte de cette loi qui modifierait la base de paiement de la subvention, faisant de cette subvention un paiement direct aux producteurs plutôt qu'un paiement direct aux transporteurs. Nous savons que plusieurs études ont révélé le préjugé favorable du système actuel envers l'expédition des céréales vers l'Ouest plutôt que vers l'Est, mais nous ne croyons tout simplement pas qu'il existe une base suffisante pour connaître la portée d'un tel changement. À titre d'exemple, nous ne savons pas si l'effet premier de l'abandon du régime LTGO ne serait pas un déplacement des trajets vers les axes nord-sud au lieu d'est-ouest. Le Canada ne serait pas gagnant si les effets de la modification étaient avant tout une redistribution des activités entre le Canada et les États-Unis plutôt qu'une redistribution à l'intérieur du Canada.

Dans ce contexte, un des témoins précédents devant le Comité, soit le président de la Fédération maritime du Canada, déclarait le 3 juin 1992 en parlant de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest:

La question des céréales est si complexe que parfois je m'y perds. Il suffit qu'une opinion soit émise pour que j'entende son contraire. Je ne sais parfois littéralement plus quoi en penser. Prenons un risque, donnons l'argent aux producteurs et attendons de voir ce qui va se passer.

Nous partageons le point de vue du témoin par rapport à la complexité de la question. Cependant, nous ne sommes pas d'accord pour dire que la politique devrait s'appuyer sur une approche du genre «attendons de voir ce qui va se passer». À notre point de vue, l'une ou l'autre approche, soit en finir avec la subvention de la LTGO, soit étendre celle-ci à tout le pays, ne peut se justifier dans l'état actuel de nos connaissances.

D'autres facteurs contribueront davantage à l'amélioration des activités le long de la Voie maritime. Les négociations actuelles du GATT en sont un exemple—l'interlocuteur précédent a répondu en partie à la question, mais on doit quand même s'interroger—, à condition, bien sûr, qu'un dénouement heureux parvienne à faire contrepoids aux énormes subventions dont jouissent les agriculteurs de la Communauté européenne dans le régime actuel. Cela augmenterait les chances de la Voie maritime de faire concurrence dans les marchés qui étaient desservis auparavant par des installations nord-américaines. Au même moment, nous reconnaissons qu'un règlement ne peut être imposé sur la question de la Loi sur le transport des grands de l'Ouest si la subvention en place est jugée contraire à la nouvelle réglementation internationale.

Mise en marché intégrée du réseau et sécurité: Pour que la Voie maritime soit susceptible de mise en marché, elle doit être considérée comme fiable, flexible et sûre. Bien que la Voie maritime ait augmenté ses efforts de marketing depuis quelques années, il est essentiel que les conditions de base soient en place avant que la bonne nouvelle puisse être répandue avec conviction dans les foires industrielles et autres.

## [Translation]

One of the prominent measures that has been looked at in order to revitalize the Seaway is a change in the Western Grain Transportation Act. We cannot support the reform of this Act to change the basis of grain subsidy payment from one going directly to the transporting companies to one going directly to grain producers. While we are aware of the many studies that have been done which indicate the bias in the current system in favour of routing to the West rather than to the East, we simply do not believe the basis exists for knowing what the impact would be of such a change. We do not know, for example, whether the primary impact of dropping the WGTA system would not be a shift of routing along north-south lines, rather than along west-east lines. Canada will not be better off if the effects would primarily be a re-distribution of activity between Canada and the U.S., rather than a re-distribution within Canada.

In this context, one of your earlier witnesses, the President of the Shipping Federation of Canada, said on June 3, 1992 on the subject of the WGTA.

It is a very complex subject; I get confused by it at times. Every time I hear an opinion, I hear a conflicting opinion that changes my mind once again about what we should do. . . Let's take a chance and pay the producer and see what comes up.

We share the witness' view of the complexity of the issue. However, we don't agree that policy should be based on a "let's see what comes up" approach. In our view, either approach—scrapping the WGTA subsidy, or extending the subsidy across the whole country—cannot be justified on our present state of knowledge.

More important to improved activity along the Seaway are things like the current round of GATT—the last witness answered part of this questions but we can still wonder—particularly, of course, if there is a successful conclusion that results in offsetting the huge level of subsidies that EEC farmers enjoy under the current situation. This would give the Seaway a better chance in competition in markets previously served by North American facilities. At the same time, we acknowledge that the WGTA issue may be forced if the type of subsidy now used is judged to be against new international rules.

Marketing, System Integrity and Safety: In order for the Seaway to be "marketable", it must be seen to be reliable, flexible and safe. While the Seaway has put additional effort into marketing programs in recent years, it is essential that all the "basics" be right before the good word can be delivered convincingly at trade shows and the like.

[Texte]

Il y a cependant des choses qui ne se corrigent pas, par exemple le temps qu'il fait. D'autres, par contre, se contrôlent en grande partie. C'est notamment le cas de la sécurité. Dans un contexte de marketing, on insiste d'abord en général sur la question de la sécurité en parlant de celle des marchandises et des navires. Par contre, vous comprendrez que nous considérons qu'il est tout aussi important d'avoir un système dans lequel la sécurité des travailleurs est prioritaire. Nous croyons qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre la sécurité des travailleurs et celle des navires et des cargaisons. En fait, elles se renforcent l'une l'autre. Ainsi, dans les campagnes de marketing, la Voie maritime devrait, à notre avis, insister sur le concept de la sécurité totale.

• 1020

Parlant de sécurité, nous voulons ici marquer notre position en faveur de la poursuite du régime de pilotage obligatoire. Nous partageons l'avis du président de la Voie maritime qui déclarait devant votre Comité plus tôt cette année que «le pilotage est une question de sécurité et non une question d'argent».

Les finances de la Voie maritime et le plafonnement des coûts: Comme syndicat, nous nous sommes opposés au concept d'autosuffisance et de frais aux usagers dans le réseau des transports. Nous considérons les sociétés de la Couronne, comme la Voie maritime, comme des instruments de la politique de l'État et non comme des équivalents de sociétés privées. Pousser les sociétés de la Couronne vers l'autosuffisance, que ce soit par rapport à leurs dépenses au moyen de restrictions imposées à des projets d'immobilisation nécessaires, ou encore par rapport à leurs revenus en augmentant fortement les droits de péage, pourrait n'être rien d'autre qu'une condamnation à mort de sociétés publiques comme la Voie maritime. En outre, nous trouverions regrettable une stratégie qui affamerait les sociétés de la Couronne au point d'en faire des candidates à la privatisation à prix d'aubaine.

En outre, comme nous l'avons indiqué dans la liste de nos principes généraux au plan du bien public, la question fondamentale dépasse le concept étroit des déficits comptables et rejoint le concept plus étendu des gains et pertes de la société. À titre d'exemple, se préoccuper des déficits et des coûts au point de rogner sur des éléments de sécurité ou de produire des effets négatifs sur l'environnement, peut amener des avantages à court terme au plan de la comptabilité et des profits et pertes, mais créera des déficits au niveau beaucoup plus large de la société en général.

Sur la question précise des droits de péage, nous regrettons les grosses augmentations décrétées récemment qui dépassent de beaucoup le niveau général d'inflation dans l'économie. Les augmentations de péage étaient plus facilement absorbées durant les pétillantes années 1970, alors que la Voie maritime fonctionnait presque à sa pleine capacité. Par contre, à notre époque où la tendance est vers la baisse du trafic, la mesure est contreproductive. En outre, les droits de péage plus élevés, même s'ils sont rationalisés sur la base des frais aux usagers, sont tout simplement refileés aux compagnies de transport, aux expéditeurs et aux consommateurs.

[Traduction]

There are some things that can't be remedied—for example, the weather. However, other things, such as safety, are to a large degree controllable. In a marketing context, emphasis is usually placed first on such "safety" dimensions as the security of goods and vessels. However, you will appreciate that we view it as equally important to have a system whereby the safety of workers is a first priority. We believe there is no inconsistency between safety for workers, and safety for vessels and cargo. Indeed, they are mutually re-enforcing. In their marketing efforts, then, we believe the Seaway should emphasize a "total safety" concept.

In the context of safety, we wish to record here our position in favour of continuing the system of compulsory pilotage. We agree with the President of the Seaway who stated before your committee earlier this year that: "pilotage is a question of safety, not a question of economics".

Seaway Finance and Cost Containment: As a union, we have opposed the concepts of "self-sufficiency" and "user-pay" in the transportation system. We view Crown corporations such as the Seaway as instruments of public policy, rather than equivalents to private companies. Pushing Crown corporations to become self-sufficient—either on the expenditure side, for example through constraints on undertaking needed investments, or on the revenue side, for example through sharply increased toll rates—may simply be the death-knell of public corporations like the Seaway. Moreover, we would regret the strategy of starving our Crown corporations to the point at which they become candidates for privatization at bargain-basement prices.

Moreover, as we stated in our list of general principles, in a "public good" sense, the fundamental issue is not the narrow accounting concept of deficits, but the broader concept of societal gains and losses. For example, a preoccupation with deficits and costs which results in short-cuts on safety factors, or negative impacts on the environment, may carry short-run benefits with respect to the accounting bottom-line, but it creates deficits in a much broader sense—i.e., in a societal sense.

On the question of tolls specifically, we regret the recent sharp increases which are way beyond the general level of inflation in the economy. While toll increases could be more easily absorbed in the heady days of the 1970s when the System was operating close to capacity, in the current era of downward trends in traffic, the measure is self-defeating. Moreover, higher tolls, however rationalized on a user-pay basis, merely get passed on from transport companies to shippers to the consumer.

## [Text]

Nous ne condamnons pas la Voie maritime pour les récentes augmentations de péage, car celle-ci a suivi de près le mandat d'autofinancement qui lui a été donné par le gouvernement. Malheureusement, l'autofinancement peut conduire à l'autodestruction. Nous continuons d'appuyer la suppression totale des droits de péage.

Bien sûr, en qualité d'agents négociateurs des employés de la Voie maritime, nous nous préoccupons de l'effet du plafonnement des coûts sur la main-d'oeuvre. La société met en oeuvre depuis quelques années un programme de compression de postes qui a fait perdre plusieurs emplois dans notre unité de négociations. Pour la Voie maritime dans son ensemble, le nombre d'employés est passé de 1 200 à 900 depuis quelques années. Les plans actuels de la Voie maritime prévoient une nouvelle baisse d'une centaine de postes administratifs d'ici 1994 et une autre baisse de 52 postes parmi les équipes des écluses, de même qu'une rationalisation des activités de génie. Nous croyions que cette rationalisation du service de génie s'effectuerait au cours des prochaines années, mais selon un renseignement qui nous est parvenu récemment, ce serait plutôt au cours des prochaines semaines.

Nous sommes réalistes quant à la capacité de la Voie maritime de maintenir son niveau d'emploi durant une période de baisse importante de ses activités globales. Quoi qu'il en soit, la Voie maritime subit de telles pressions dans le sens de la compression des coûts que de mauvaises décisions d'emploi sont prises, et cela nous préoccupe. À titre d'exemple, nous reconnaissons le fait que la Voie maritime doit se mettre à jour au plan technologique, mais dans bien des cas, la technique ne peut à elle seule remplacer adéquatement le facteur humain. La technique peut faire des merveilles, mais les ordinateurs sont incapables de penser ou de faire des jugements.

• 1025

Par conséquent, notre position est que les gouvernements, en particulier le gouvernement fédéral, devraient fournir les capitaux nécessaires à la Voie maritime. Nous considérons la Voie maritime comme faisant partie des biens de l'État. Il n'est donc pas radical de penser que le gouvernement devrait avoir l'obligation de prendre soin des biens de l'État. L'exigence d'autofinancement est en fait une abdication de cette responsabilité.

Des rapports récents indiquent que le gouvernement fédéral et ceux des provinces annonceront bientôt un ensemble de dépenses reliées à l'infrastructure échelonnées sur plusieurs années. Cependant, ces rapports indiquent que le gros des dépenses sera consacré à la voirie, c'est-à-dire la réfection et l'infrastructure des routes. À notre avis, ce programme devrait faire une place importante à la Voie maritime, non seulement à cause du rôle critique qu'elle continue de jouer dans les transports en général, mais aussi à cause de ses importantes retombées pour les nombreuses municipalités qui la bordent et qui ont beaucoup souffert des piètres conditions économiques des dernières années. Ces

## [Translation]

We do not condemn the Seaway itself for recent toll increases—rather they have followed directly on the “self-financing” mandate given to the Seaway by government. Unfortunately, “self-financing” may lead to “self-destruction”. We continue to support the elimination of tolls entirely.

We are of course concerned as the bargaining agent for the employees of the Seaway about the implications of cost containment for the labour force. The corporation has been implementing a program of job reduction over the last few years which has cost many jobs in our bargaining units. For the Seaway as a whole, employment has declined from about 1200 people to about 900 people over the last few years. Current Seaway plans call for a further reduction of about 100 administrative positions through 1994, a reduction of 52 positions in lock wall crews, and a rationalization of the engineering function. We believed that this rationalization in engineering would happen over the next number of years, but we learned recently that it would occur over the next few weeks.

While we are realistic about the ability of the Seaway to maintain its employment levels over a period when its overall activity levels have been declining significantly, nevertheless we are concerned that the Seaway is under such pressure to reduce costs that bad employment decisions are taken. For example, while we recognize that the Seaway must be up-to-date technologically, in many cases technology can simply not replace the human factor adequately. While technology can do wonderful things, computers cannot think and cannot exercise judgement.

Our position, then, is that governments, and particularly the federal government, must provide capital assistance to the Seaway. We view the Seaway as part of our “public assets”, so that it is not radical to think that government should have an obligation to take care of its assets. The requirement for “self-financing” is in effect an abdication of this responsibility.

Recent reports indicate that the federal and provincial governments will soon announce a package of infrastructure-related expenditures over an extended number of years. However, those reports also indicate that the bulk of the expenditures will be highway-related. In our view, the Seaway should be included in a significant way, not only because of its continuing critical role in our overall transportation system, but also because of the strong benefits that would accrue to the large number of municipalities along the system that have been battered by the general poor state of the economy. These measures would alleviate the current situation whereby the Seaway's capital program has had to be

[Texte]

mesures corrigerait la situation actuelle, alors que les programmes d'immobilisation de la Voie maritime ont été coupés de 70 p. 100 dans certains cas à cause des compressions financières. Il nous semble curieux à tout le moins que personne ne réclame l'autofinancement total de notre réseau routier, mais que cela soit imposé à notre plus importante autoroute maritime.

Concernant le plafonnement des coûts, nous croyons que les décisions devraient s'appuyer sur un examen d'ensemble du coût global du transport par la Voie maritime, marchandise par marchandise. Le rôle de la Voie maritime, au plan de la capacité de concurrencer du réseau, doit être placé dans ce contexte. En d'autres termes, ce n'est pas tellement la capacité de faire concurrence de la Voie maritime du Saint-Laurent qui est en cause, mais celle du réseau dans son ensemble. Il faudrait entreprendre une analyse complète qui couvrirait tout l'échafaudage d'entreprises, de courtiers, d'agents et ainsi de suite. La complexité du système global a été illustrée dans une étude de 1987, *Great Lakes/St. Lawrence System: Review of Grain Transportation Cost Structure*, réalisée par The Trade and Transportation Group et présentée au ministère ontarien des Transports et Communications. Cette étude relevait 19 étapes dans le régime de paiements à partir de Thunder Bay jusqu'aux ports du Saint-Laurent.

Prolongement de la saison et accroissement de la capacité: Nous ne serions pas favorables à des projets visant à prolonger la saison de navigation de la Voie maritime. Un aspect nous préoccupe en particulier: un prolongement de la saison réduirait le temps disponible nécessaire à l'entretien du matériel et des installations. Le prolongement de la saison entraînerait nécessairement des pratiques d'entretien nuisibles au mouvement actuel du trafic. En outre, des études ont indiqué qu'un tel prolongement n'entraînerait pas de retombées économiques pour justifier les sommes qui y seraient consacrées. Cette étude a été faite par le ministère des Transports de l'Ontario en décembre 1990.

Pour ce qui est de la question générale de l'augmentation de la capacité de la Voie maritime, il est difficile de plaider en faveur d'un programme d'expansion alors que, par exemple, on a estimé que les exportations de céréales par la Voie maritime pourraient augmenter de 50 p. 100 avec l'infrastructure actuelle. Pour nous, les besoins prioritaires en dépenses d'immobilisation sont les suivants: investissements qui permettraient de traiter les cargaisons plus économiquement, en particulier en augmentant le tirant d'eau—celui qui est permis présentement est de 26 pieds 1 pouce—et en poursuivant la remise en état des installations actuelles.

Collaboration avec la Voie maritime: Le Sous-comité a demandé des avis sur les perspectives de collaboration et de coordination accrues afin de régler les problèmes de la Voie maritime et de mettre en oeuvre les programmes. L'objectif général d'une meilleure collaboration entre les parties les plus intéressées par le bien-être de la Voie maritime ne nous pose aucun problème. D'autre part, vous nous pardonnerez de nous montrer quelque peu sceptiques par rapport au

[Traduction]

reduced by up to 70% because of financial constraints. It seems peculiar at best to us that nobody would call for our highway system to be totally self-financing, yet we force upon the Seaway—our most important "marine highway"—the requirement of self-financing.

In terms of the cost containment issue, we feel that decisions should be made based on a comprehensive look at the total cost of movement through the system on a commodity by commodity basis. The role of the Seaway in the overall competitiveness of the "system" has to be put in this context. In other words, it is not so much an issue of the competitiveness of the SLSA, as one of the competitiveness of the entire system. This would have to be a complete analysis covering the whole overlay of companies, brokers, agents, and so forth. The complexity of the whole system was illustrated, for example, by a 1987 study (*Great Lakes/St. Lawrence System: Review of Grain Transportation Cost Structure*, by the Trade and Transportation Group and submitted to the Ontario Ministry of Transportation and Communications) which documented 19 steps in the payment system from Thunder Bay to St. Lawrence River ports.

Season Extension and Capacity: We would not favour proposals to extend the Seaway season. There is a particular concern on our part that an extension of the season would unduly reduce the time needed in the off-season to maintain equipment and facilities in top repair. Extension of the season would necessarily entail maintenance practices that would interfere with normal traffic operations. Moreover, extending the season would not carry sufficient economic benefits to justify the expense according to the study carried out by the Ontario Ministry of Transportation in December, 1990.

In terms of the general question of expanding the capacity of the System, it is difficult to argue for major scale expansions for the Seaway when it has been estimated, for example, that grain exports through the Seaway could increase by 50% within the limits of the current infrastructure. We view the priority capital expenditure needs as being: investments which allow the accommodation of more economical loads, specifically increases in the allowable draft which is currently at 26 feet and one inch, as well as continuing rehabilitation of existing facilities.

Seaway Cooperation: The sub-committee has asked for views on the prospects for more cooperation and coordination in the resolution of Seaway issues and the implementation of programs. We certainly have no problem with the general goal of more cooperation among those with key interests in the welfare of the Seaway. On the other hand, you will pardon some scepticism on our part about the fashionable talk these days about partnerships, stake-holders, etc. etc.

[Text]

discours à la mode ces jours-ci, où il est question de partenariat, de partie prenante, etc. Notre scepticisme est fermement enraciné dans le fait que, bien que nous considérons la main-d'oeuvre de la Voie maritime comme une partie prenante, selon le vocabulaire du jour, nous voyons peu de reconnaissance de ce fait dans les relations avec la Voie maritime, les gouvernements et les sociétés maritimes.

• 1030

À la Voie maritime elle-même, la partie syndicale est vue comme quelqu'un à qui l'on parle uniquement lorsqu'il y a une convention collective à négocier, un grief à régler, un régime d'équité salariale à mettre en place ou une réorganisation à annoncer après le fait.

Voici un autre exemple récent émanant du gouvernement. Lors de la mise sur pied, par le ministre d'État aux Transports, d'une table ronde sur la Voie maritime des Grands Lacs et la politique des transports du grain de l'Ouest, on a demandé à presque tous les groupes intéressés à la Voie maritime de participer à cette table ronde, sauf aux représentants des employés de la Voie maritime. On nous a complètement oubliés.

Nous ne voulons pas nous lancer dans une litanie d'excuses. Cependant, nous voulons insister pour dire que nous sommes tout à fait disposés à jouer un rôle plus important dans la démarche visant à régler les problèmes de la Voie maritime. Par contre, la condition préalable est que le mouvement syndical soit considéré comme une voix légitime sur ces questions.

En terminant, nous prions votre Sous-comité de faire en sorte qu'une partie importante de son rapport soit un appel en vue d'un effort conjoint et urgent, à l'échelle nationale, afin de régler les problèmes de la Voie maritime.

Le public semble peu conscient du problème, mis à part ceux et celles qui ont affaire à la Voie maritime sur une base quotidienne.

Malgré vos meilleurs efforts, il n'est pas réaliste de penser que vous pouvez faire beaucoup plus que de gratter la surface des problèmes relatifs à la Voie maritime. Cependant, vous aurez joué un rôle très important et très utile si vous parvenez à attirer l'attention sur la véritable menace qui existe par rapport au rôle d'institution nationale essentielle que devra continuer de jouer la Voie maritime à l'avenir.

Notre syndicat est disposé à jouer un rôle pleinement efficace dans quelque démarche que ce soit en vue d'assurer l'avenir de la Voie maritime. Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Moreau, je vous remercie pour votre mémoire. La première question sera posée par M. Angus.

**Mr. Angus:** Mr. Moreau, Mr. Collins, welcome to the subcommittee on the seaway.

First of all, for the record, which of the lake vessel companies do you represent the workers for?

**M. Moreau:** Nous ne représentons aucune compagnie. Nous représentons tous les employés de la Voie maritime: les préposés à l'administration et aux opérations générales du Canal, à partir du Saint-Laurent jusqu'aux Grands Lacs,

[Translation]

Our scepticism has firm roots in the fact that although we see the work-force of the Seaway as a key "stakeholder"—to use the current jargon—we do not see much real recognition of the fact in our relationship with the Seaway, governments or the companies.

In the case of the Seaway itself, the union side is seen as someone you talk to only when you have a collective agreement to negotiate, a grievance to settle, a pay equity plan to draw up, or a reorganization to announce after the fact.

A further recent example emanating from government was the establishment by the federal Minister of State for Transport of a "Round Table on the Great Lakes/St. Lawrence System and Western Grain Transportation Policy". Pretty well every interest involved in the Seaway was asked to participate in this Round Table—except representatives of the employees of the Seaway. We were completely forgotten.

We do not want to engage in a further litany of exclusions. However, we want to make the point strongly that we are quite willing to play a broader role in efforts at solving the problems of the Seaway. A pre-condition, however, is that the labour movement be seen to have a legitimacy to speak on these issues.

In closing, then, we would urge your sub-committee to make a key part of its report a call for a joint effort with national urgency in addressing the problems of the Seaway.

There seems to be little awareness of the problem generally—outside those who are directly involved in the system on a day-to-day basis.

Despite your best efforts, it is not realistic to think that you can do much more than scratch the surface of the issues surrounding the Seaway. However, a very useful role would be played if you were able to draw attention to the real threat that exists to the continued role of the Seaway as a key national institution.

Our union is willing to play its full part in whatever process is set up to address the future of the Seaway. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Moreau, we thank you for your brief. The first question will be asked by Mr. Angus.

**M. Angus:** Monsieur Moreau, monsieur Collins, bienvenue au sous-comité de la voie maritime.

Pour commencer, pour les besoins de notre compte rendu, dites-nous pour quelles compagnies maritimes travaillent les gens que vous représentez.

**Mr. Moreau:** We do not represent any company. We represent the employees of the Seaway: those who work for the administration and the general operations of the canal, from the St. Lawrence to the Great Lakes, up to Welland, all

[Texte]

jusqu'à Welland, tous les employés de bureau au siège social de Cornwall, ainsi que ceux qui font partie de ce qu'on appelle le S Group, c'est-à-dire les superviseurs, les ingénieurs, etc.

**Mr. Angus:** I understand that, but you also represent ship's crews. I am wondering which company's workers you represent.

**Mr. Kevin Collins (Research Officer, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers):** We represent employees with Upper Lake Shipping.

**Mr. Angus:** I want to touch on some areas you didn't touch on in your brief, because part of the mandate of this committee is not only to make our own decisions about what kind of system we should have but to get opinions from the vested interests.

One of the more recent suggestions receiving a fair bit of support is the change of the Western Grain Transportation Act to include a marine component east of Thunder Bay. So in addition to subsidizing rail from the farm gate to the west coast or to Churchill or to Thunder Bay, we would include marine shipments from Thunder Bay to tidewater in the same way. Do CBRTGW have a position on that?

**Mr. Collins:** Not really, but if you force an as-I-talk comment, I guess our position—and I know this is a difficult and frustrating answer for this committee and I am not sure you have the mandate to do it, or the time—our position is that we have to step back and look at the entire system of subsidies and costs across the whole transportation system.

• 1035

However, if you were to force us into an intellectual corner, would it be generally fairer and more balanced. . . If the choice was reduced to the current WGTA system versus a cross-mode or cross-system under some new act, because we wouldn't call it the WGTA any more, if that was the choice we would favour the extension of the subsidy across the system. But we don't think that is the right choice.

**Mr. Angus:** Okay, then aside from your recommendation to eliminate seaway tolls, which are a much smaller component of the overall costs than the marine transportation costs themselves, and keeping in mind that right now it's neutral on the prairies in terms of direction, but once you get to Thunder Bay you have added costs of anywhere from \$17 to \$21 a tonne to move grain to a point where a buyer can pick it up in the lower St. Lawrence, is it not fair to at least neutralize within Canada, as opposed to just within a part of Canada?

**Mr. Collins:** It's fair within the confines of that particular corner of our transportation system, the movement of grain through the system. Without wanting to sound like a broken record, before you leap into that policy, we made the point in our brief that we don't feel you, us, or anybody has a sufficient feel, even at the most basic level, in terms of calculating the total subsidy costs throughout the whole system, let alone by mode or by area.

[Traduction]

the office workers of the headquarters in Cornwall as well as those who are members of what is called the S Group, that is the supervisors, the engineers, etc.

**M. Angus:** Je vous comprends, mais vous représentez également des équipages de navires. Je me demande pour quelles compagnies maritimes travaillent ces syndiqués.

**M. Kevin Collins (directeur de recherche, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers):** Nous représentons des employés de la Upper Lake Shipping.

**M. Angus:** J'aimerais revenir sur certaines questions dont vous n'avez pas parlé dans votre mémoire. En effet, le mandat du comité n'est pas seulement de prendre des décisions sur le genre de système que nous voulons, mais aussi de recueillir les opinions des parties intéressées.

Nous avons reçu récemment une suggestion, qui a recueilli un certain appui: modifier la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour y intégrer le transport maritime à l'est de Thunder Bay. Ainsi, en plus de subventionner le transport ferroviaire de l'exploitation agricole à la côte ouest ou à Churchill ou à Thunder Bay, on subventionnerait également le transport maritime de Thunder Bay jusqu'aux eaux de marée. La Fraternité a-t-elle une position à ce sujet?

**M. Collins:** Pas vraiment, mais si vous voulez que je vous réponde à brûle-pourpoint, je vais vous donner une réponse à la fois difficile et frustrante pour votre comité. Je ne sais pas si vous avez le mandat nécessaire, ou même le temps qu'il faudrait, mais nous estimons qu'il faut prendre du recul et examiner l'ensemble des subventions et des coûts de notre système de transport dans son entier.

Mais si vous nous obligez à parler d'abstractions, à déterminer ce qui serait le plus juste, le mieux équilibré. . . S'il fallait choisir entre le régime actuel en vertu de la LTGO ou un nouveau régime, intermodal, en vertu d'une nouvelle loi, nous préférons que les subventions soient accordées d'un bout à l'autre du réseau. Mais nous ne pensons pas que ce soit la meilleure solution.

**M. Angus:** Très bien, mais mise à part votre recommandation de supprimer les péages de la voie maritime, qui ne sont qu'un petit élément parmi tous les coûts du transport maritime, il faut garder à l'esprit qu'actuellement, cela revient au même pour les Prairies, dans un sens ou dans l'autre. Mais une fois à Thunder Bay, des coûts de 17 à 21\$ la tonne s'ajoutent pour le transport du grain là où l'acheteur en prendra livraison, dans le Bas-Saint-Laurent. Ne serait-il pas juste de faire en sorte que cela coûte la même chose n'importe où au Canada, plutôt que dans une partie du pays?

**M. Collins:** Cela serait juste pour ce secteur de notre système de transport, soit le transport des céréales. Au risque de nous répéter, nous signalons dans notre mémoire que nous pensons que personne, ni vous ni moi ni personne d'autre, n'a des connaissances suffisantes, même pas des connaissances de base suffisantes, pour calculer le coût total en subventions dans tout le système, et encore moins par mode de transport ou par région. Avant d'adopter une telle politique, il faudrait être plus au courant.

[Text]

I grant you that this kind of stance is a prescription for not doing anything for a long period of time, because when will we ever arrive at that state of knowledge? However, at least we have urged the committee to come up with recommendations in the context of the whole transportation system and the whole subsidy situation. For example, there is a raging debate in the rail system about the degree of tax preference in the system, Canada versus the U.S. The railway companies—

**Mr. Angus:** That was my next question.

**Mr. Collins:** The railway companies will produce reams of studies showing that they are at a disadvantage in terms of the Canada-U.S. tax situation. On the other hand, the National Transportation Agency just came out with a study which said that was fine as far as it went, but it did not take into consideration certain technical points about the tax treatment of pension plans between Canadian and U.S. railway companies.

When you get to that level of to-ing and fro-ing between various parties' positions on one particular mode, let alone on issues like the Western Grain Transportation Act, while we don't want to lay out a prescription for indefinitely doing nothing because we don't have the right state of knowledge, at the same time we think we can push the state of knowledge a lot further over the short run to make a basis for public policy decisions.

**Mr. Angus:** Along that same line, is it fair for the federal government, and more particularly provincial governments, to tax fuel consumed by a railroad for the purpose of funding highways?

**Mr. Collins:** At a general level I would say it's unfair, but I don't want to repeat the same requirement to look at the whole system before you know what's fair and what is not fair.

**Mr. Angus:** Okay. Turning to the St. Lawrence Seaway itself, I have a couple of questions.

A number of years ago when the staff reductions began, while there was a reinvestment in some of the technology down at the Welland Canal, there was also a lot of concern among your members about the impact on safety, whether or not the systems were going to work. Do you have a sense—and you touch on it in your brief—that in fact safety has been jeopardized in some ways by some of the reductions? Has the new technology finally worked, doing what it is supposed to do?

• 1040

**M. Moreau:** Je dois dire au Sous-comité qu'à certaines occasions, cela a effectivement été fait sans véritable planification. Le tout était orchestré en fonction d'un achalandage non excessif et de conditions climatiques idéales. Le fait qu'on ait réduit de trois à cinq le nombre d'employés pour amarrer les bateaux dans les écluses continue de nous inquiéter grandement, principalement lorsqu'il y a de la neige, une pluie verglaçante ou des choses du genre. L'une

[Translation]

Je vous concède que ce genre de position risque de nous empêcher d'agir avant longtemps. En effet, combien de temps nous faudrait-il pour atteindre ce niveau de connaissances? Nous exhortons toutefois le comité à faire des recommandations en tenant compte de tout le contexte du système de transport et de toutes les subventions. Il y a par exemple une grande controverse au sujet du système ferroviaire et des avantages fiscaux consentis au réseau au Canada par rapport aux États-Unis. Les chemins de fer. . .

**M. Angus:** C'était ma question suivante.

**M. Collins:** Les chemins de fer vont produire des pages et des pages d'études démontrant qu'ils sont désavantagés par rapport aux compagnies américaines, à cause de leur situation fiscale. Par ailleurs, l'Office national des transports vient de publier une étude confirmant ces conclusions, mais précisant que les autres études n'avaient pas tenu compte de détails techniques relatifs à la fiscalité des régimes de retraite des sociétés de chemins de fer canadiennes et américaines.

On arrive donc à de petites arguties entre les parties intéressées pour un mode de transport donné. Dans ce contexte, nous ne parlons même pas de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Nous ne voulons pas nous empêcher d'agir indéfiniment parce que nous n'avons pas les connaissances nécessaires, mais nous pensons que l'on peut accroître nos connaissances de beaucoup, à court terme, pour mieux décider de nos politiques.

**M. Angus:** Dans la même veine, est-il juste que le gouvernement fédéral, et plus particulièrement les gouvernements provinciaux, imposent des taxes sur le carburant utilisé par les chemins de fer, afin de subventionner les routes?

**M. Collins:** À première vue, je dirais que c'est injuste. Mais je ne voudrais pas me répéter, et dire qu'avant de décider ce qui est juste et ce qui ne l'est pas, il faut étudier le système dans son ensemble.

**M. Angus:** Très bien. Revenons à la voie maritime. J'ai quelques questions à poser.

Il y a quelques années, au début des réductions de personnel, on a réinvesti dans la technologie au canal Welland. Mais parmi vos membres, il y avait des préoccupations relativement à l'incidence que cela pourrait avoir sur la sécurité. On se demandait si les nouveaux systèmes allaient fonctionner au non. Vous en parlez un peu dans votre mémoire, mais dites-nous si vous pensez que la sécurité a été compromise d'une manière ou d'une autre par les réductions de personnel. La nouvelle technologie a-t-elle bien fonctionné? Fait-elle ce qu'elle est censée faire?

**Mr. Moreau:** I must say to the sub-committee that on some occasions, it has been done without any real planning. Everything had been planned in view of a non-excessive volume and of ideal weather conditions. We are still greatly concerned by the fact that there was a reduction from 3 to 5 in the number of employees who moor the boats in the locks, and we are mostly concerned when there is snow, freezing rain and things like that. In fact, one of the reasons

[Texte]

des raisons pour lesquelles on considère qu'il serait inopportun de prolonger la période de navigation de la Voie maritime est le climat, qui est un facteur très important.

**Mr. Fretz:** The number of members who work on ships. . . is that the Seafarers' Union? Regardless of what they are called, what is the membership now, the number of people who work on ships? Is it about 700?

**Mr. Collins:** In the Seafarers' Union?

**Mr. Fretz:** Yes.

**Mr. Collins:** I wouldn't know what the membership of the Seafarers' Union would be. Our membership on ships in the Great Lakes would be 200, perhaps. The SIU is the dominant—

**Mr. Fretz:** Perhaps I should not have posed that question. Let me put the question again. How many people are now working on Canadian ships, would you estimate?

**Mr. Collins:** All employees, union, non-union, and if unionized, whatever union? I would only be wrong.

**Mr. Fretz:** What I am looking for is this. What do the figures look like compared with five years ago, for the number of people in your union who work on ships?

**Mr. Collins:** They are way down.

**Mr. Fretz:** Would it be 50% or 60%?

**Mr. Collins:** A drop of 50% or 60%. I don't know if there is a misunderstanding, but the bulk of the members we represent on the Great Lakes are employees of the St. Lawrence Seaway Authority. As a union, we also have a relatively small membership who actually work on the ships. We represent the operational, maintenance, engineering, headquarters staff of the authority itself.

I don't want to imply you were acting under a misunderstanding. I just want to clarify this.

**Mr. Fretz:** I looked at the introduction to your brief and. . . I guess you have answered my question there. So we have seen a shrinkage of 50% or 60% over the last. . . how many years—five, six years?

**Mr. Collins:** Five, ten years. But I answered the question in the context of crews on ships. That certainly hasn't been the case for our membership level in the seaway itself.

**Mr. Fretz:** So that is primarily crews on ships.

**Mr. Collins:** That kind of shrinkage would be crews on ships.

**Mr. Fretz:** Is that an indication that we are not competitive, or is it a combination of factors, such as that ships are more efficient because of technology, etc., and crews are smaller because of modern ships? What is the reason for it, as you understand it?

[Traduction]

that we think it would be inappropriate to extend the season of the Seaway is the weather, a very important factor.

**M. Fretz:** Le nombre de syndiqués qui travaillent sur des navires. . . est-ce qu'ils relèvent du Syndicat international des marins canadiens? Peu importe de qui ils relèvent. Quel est le nombre de syndiqués qui travaillent sur des navires actuellement? Environ 700?

**M. Collins:** Pour le Syndicat international des marins?

**M. Fretz:** Oui.

**M. Collins:** Ce n'est pas à moi de vous dire combien le syndicat des marins a de membres. Notre syndicat compte environ 200 membres qui travaillent sur des navires des Grands Lacs. Le Syndicat international des marins canadiens domine. . .

**M. Fretz:** Je n'aurais peut-être pas dû poser cette question. Permettez-moi de la reformuler. Combien de personnes travaillent actuellement sur des navires canadiens, à votre avis?

**M. Collins:** Vous voulez dire tous les employés, syndiqués ou non, et s'ils sont syndiqués, à quelque syndicat qu'ils appartiennent? Je risque fort de me tromper.

**M. Fretz:** Voici ce que je veux savoir. Comment les chiffres se comparent-ils à ceux d'il y a cinq ans, en ce qui concerne le nombre de personnes de votre syndicat qui travaillent sur des navires?

**M. Collins:** Il y a eu une énorme diminution.

**M. Fretz:** Une réduction de 50 p. 100, de 60 p. 100?

**M. Collins:** Une baisse de 50 ou 60 p. 100. Il y a peut-être un malentendu: le gros de nos membres dans les Grands Lacs sont des employés de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En tant que syndicat, nous avons également quelques membres qui travaillent sur des navires. Mais nous représentons surtout le personnel de l'exploitation, de l'entretien, des services de génie et du siège social de l'Administration.

Je ne veux pas dire que vous vous êtes trompé, mais je voulais clarifier les choses.

**M. Fretz:** J'ai lu l'introduction de votre mémoire et je pense que vous avez là répondu à certaines de mes questions. Il y aurait donc eu une baisse de 50 à 60 p. 100 au cours des cinq dernières années, des six dernières années? Sur quelle période?

**M. Collins:** Cinq ans, dix ans. Je répondais à votre question dans le contexte des équipages de navire. Ce n'est certainement pas le cas pour ceux de nos membres qui travaillent pour l'Administration.

**M. Fretz:** Il s'agissait donc surtout des équipages de navire.

**M. Collins:** Ce genre de réduction se rapporte aux équipages de navire.

**M. Fretz:** Cela signifie-t-il que nous ne sommes pas concurrentiels ou est-ce que cela résulte d'une combinaison de facteurs, par exemple le fait que les navires sont maintenant plus efficaces grâce à la technologie? Les équipages sont-ils plus petits sur les navires modernes? À votre avis, quelle est la raison de cette réduction de la taille des équipages?

[Text]

• 1045

**Mr. Collins:** I shouldn't throw out numbers, because I know I am wrong, but perhaps half is the technology of shipping and the movement towards smaller crews, and probably the other half is the general state of economic activity in the system.

**Mr. Fretz:** Is any part of that because shipping by water is not as competitive as the other modes of truck and rail?

**Mr. Collins:** No. As I say, I think a large part of it is a reflection of the downward pace of economic activity that has affected all modes, plus, for example, the shift from the Great Lakes to western ports.

**Mr. Fretz:** Would a greater loss be siphoning off some to western ports? Is that a greater problem?

**Mr. Collins:** It is a significant factor. As the seaway has gone so have gone employment levels on the Great Lakes. To the extent you can attribute the decline in seaway activity, basically the same factors are reflected through unemployment levels, but exacerbated by technological change and those sorts of issues.

**Mr. Fretz:** I would like you to refer to page 15 under "Season Extension and Capacity":

We would not favour proposals to extend the Seaway season. There is a particular concern on our part that an extension of the season would unduly compete with the time needed in the off-season to maintain equipment and facilities in top repair.

As a result of the answer you just gave me, or answers to my first question, I find it hard to understand your rationale for not favouring proposals to extend the season if it is required. When we look at capital costs, and so many of them are fixed, such as the seaway facilities—the locks and the ships—which represent huge investments, why would you be proponents of this proposition that you would not favour extending the season? It seems to me that if repairs are necessary, surely we could work around that problem.

**M. Moreau:** Il y a plusieurs raisons qui font que nous ne sommes pas en faveur du prolongement de la saison de navigation. Premièrement, il y a des éléments qui demeurent inchangeables, par exemple la température. Si vous connaissiez le processus de passage d'un gros navire dans les écluses, vous pourriez percevoir plus facilement la difficulté que cela pourrait engendrer. Par grand vent, il y a des mouvements d'eau importants à l'intérieur des écluses. Il y a aussi les glaces qui se forment dans les barrières. Dans les écluses, quand on fait entrer un navire, on joue avec le niveau d'eau; c'est ce qui fait le mouvement d'escalier. On rencontre beaucoup de difficultés. À la fermeture de la

[Translation]

**M. Collins:** Je ne devrais peut-être pas vous donner de chiffres, puisque mes chiffres ne sont certainement pas exacts, mais je dirai que cela est dû pour moitié à la technologie de la navigation et à la tendance à utiliser de plus petits équipages, et pour moitié à l'activité économique, d'une manière générale, dans tout le système.

**M. Fretz:** Est-ce parce que le transport par voie d'eau est moins concurrentiel que d'autres modes de transport—par exemple, le transport par camion ou chemin de fer?

**M. Collins:** Non. Comme je vous l'ai déjà dit, pour moi, c'est surtout le résultat d'une baisse de l'activité économique touchant tous les modes de transport et du déplacement de cette activité des Grands Lacs vers les ports de l'Ouest, par exemple.

**M. Fretz:** En ce qui vous concerne, ce déplacement vers les ports de l'Ouest est-il le facteur le plus important? C'est cela qui cause le problème?

**M. Collins:** C'est certainement un facteur très important. Avec la baisse de l'activité dans la voie maritime, nous avons constaté une baisse du nombre d'emplois dans le système des Grands Lacs. Dans la mesure où on peut déterminer la cause de la baisse d'activité dans la voie maritime, je suppose que ce sont les mêmes facteurs qui jouent pour le chômage en général, sauf que ces difficultés sont aggravées par le changement technologique et d'autres problèmes semblables.

**M. Fretz:** À la page 16, sous la rubrique «Prolongement de la saison et accroissement de la capacité», vous avez dit:

Nous ne serions pas favorable à des projets visant à prolonger la saison de navigation à la voie maritime. Un aspect nous préoccupe en particulier: un prolongement de la saison ferait une concurrence négative pour le temps nécessaire à l'entretien optimal du matériel et des installations.

À la lumière de la réponse que vous venez de me donner, ou que vous m'avez donnée toute à l'heure en répondant à ma première question, j'ai du mal à comprendre pourquoi vous n'êtes pas en faveur du prolongement de la saison, si une telle solution semble inévitable. En ce qui concerne les coûts d'immobilisations, dont un grand nombre sont fixes, comme les installations de la voie maritime elle-même—les écluses et les navires—qui représentent un gros investissement, j'ai du mal à comprendre pourquoi vous n'êtes pas en faveur du prolongement de la saison. Il me semble que même si des travaux de réparation sont nécessaires, nous pourrions certainement trouver une solution.

**Mr. Moreau:** Well, there are several reasons why we are not in favour of extending the Seaway season. First of all, there are some factors over which we have no control—for instance, the weather. If you know something about the process for a large ship going through the locks, you can certainly understand the type of problems that might arise. In high winds, for instance, water movement inside the locks can be significant. There is also the problem of ice forming on the gates. When a ship comes into the locks, the water levels are adjusted so as to allow for a type of stairway movement. This gives rise to a great many problems. At the end of the season, in late December, we have to double the number of

[Texte]

navigation, à la fin de décembre, on doit doubler les équipes de surveillance et d'entretien pour empêcher la formation des glaces. Il faudrait évidemment faire une étude de rentabilité, mais on a l'impression qu'il serait plus onéreux pour l'administration de fonctionner en saison hivernale qu'en saison normale.

L'autre aspect qui nous préoccupe grandement, c'est celui de la sécurité. Vous savez que 60 p. 100 du personnel d'entretien travaillent à l'entretien préventif. Ces gens-là travaillent continuellement. Il serait risqué pour nous d'écourter la période d'entretien actuelle.

Comme vous le savez, depuis plusieurs années, la Voie maritime est l'un des moyens de transport les plus sécuritaires au Canada. Il n'est pas survenu beaucoup d'accidents attribuables à la défektivité ou au bris d'équipement dans la Voie maritime, cela grâce à l'entretien préventif qui se fait. Pour nous, il est primordial que cette période ne soit pas écourtée.

• 1050

**Mr. Fretz:** When I look at if the St. Lawrence Seaway is going to be maintained, then we need to do everything we can to be competitive. It seems to me that you need to work as closely as possible with shipowners in the St. Lawrence Seaway to see that we are competitive. It's interesting that in answer to my question, you think it's important enough but you have not included it in your reasons for not extending the seaway, such as weather and safety.

Regarding the weather and the operation of the locks, is it true that a system could be installed, if it's not there already, that would pump air in around the locks to keep the water from freezing so that the locks could operate even if the season were extended another two weeks on each end?

**Mr. Collins:** I don't think it's right on the mark to say that we didn't consider safety important enough to mention. We mentioned the issue of maintenance, and if there's a trade-off between extension of the seaway and maintenance, obviously the fall-out of that could well be safety problems.

The other point is that, sure, we've expressed a real concern about extending the season, which partly emanates from our own concerns, but it also emanates from my reading of the views of key players in the system, who have, I think, generally concluded that strictly on an economic basis, the kind of expenditures necessary wouldn't pay off. They wouldn't provide a sufficient return to justify it. I may be wrong. I'm going on a not particularly systematic review of the views that have been expressed, but I certainly got that impression. So I would simply lay that on top of our own concern about the potential trade-off with maintaining the seaway in top form.

[Traduction]

monitoring and maintenance teams in order to prevent ice formation. A cost-benefit analysis would certainly be necessary, but it is our feeling that it would be far more costly to keep the seaway open into the winter season.

The other factor that is of great concern to us is that of safety. As you may know, 60% of maintenance staff is involved in preventive maintenance. Those people are constantly working. We think it would be risky to shorten the current maintenance period.

As you know, for some years now, the Seaway has been one of the safest modes of transportation in Canada. Very few accidents have occurred as a result of defective or broken equipment in the Seaway—precisely because of ongoing preventive maintenance. As far as we're concerned, it is absolutely essential that there be no shortening of that period.

**M. Fretz:** En ce qui concerne l'entretien de la Voie maritime du Saint-Laurent, il me semble qu'il faut surtout tout faire pour rester concurrentiels. À cette fin, vous devriez, selon moi, travailler en étroite collaboration avec les armateurs qui utilise la voie maritime pour améliorer notre compétitivité. Je trouve intéressant que vous m'ayez dit, en réponse à ma question sur le prolongement de la saison de navigation, que le temps et la sécurité sont des facteurs importants dans votre décision de ne pas soutenir cette proposition, mais que vous n'en avez pas du tout parlé dans votre mémoire.

En ce qui concerne le temps et le fonctionnement des écluses, est-il vrai qu'un système pourrait éventuellement être installé—s'il n'y est pas déjà—qui permettrait d'utiliser de l'air sous pression pour empêcher l'eau et les écluses de geler dans le cas d'un prolongement de la saison de navigation de 2 semaines, au début et à la fin de la saison?

**M. Collins:** Je ne pense pas qu'il soit juste de dire que si nous n'avons pas parlé de la sécurité, c'est parce que pour nous, il ne s'agissait pas d'un facteur suffisamment important. Nous avons mentionné la question de l'entretien, et il est évident qu'entre la possibilité de prolonger la saison et la nécessité d'assurer l'entretien adéquat du matériel, le résultat de tout compromis serait forcément des problèmes de sécurité.

L'autre point que je tiens à soulever, c'est que les craintes que nous avons exprimées quant à l'éventuelle prolongation de la saison découlent en partie de nos propres préoccupations, mais aussi de notre interprétation des commentaires des principaux intervenants, qui, me semble-t-il, s'accordent pour dire que, d'un point de vue purement économique, les dépenses qu'occasionneraient une telle mesure ne seraient pas rentables en fin de compte. C'est-à-dire que l'avantage économique qu'on en retirerait ne serait pas suffisant pour justifier une telle mesure. Je peux évidemment me tromper—j'avoue que je n'ai pas fait d'étude systématique de toutes les opinions exprimées à cet égard—mais c'est vraiment l'impression que j'avais. Cela s'ajoute donc à nos propres craintes quant aux compromis qu'il va falloir faire au niveau de l'entretien optimal de la voie maritime.

[Text]

It's only indirectly related, I guess, but one of the issues we want particularly to highlight is the concern we have that, as the president of the seaway said before this committee, the capital program of the seaway, despite increases in tolls that have been well above the rate of inflation, has been cut back to something like 30% of what he views as the required level to maintain the system even at equilibrium rather than making vast improvements—just keeping it up. I think that should send shock waves through this committee, that the president would say they are 70% under what he feels is required to keep that system in shape.

**Mr. Keyes:** I have just a couple of brief questions, gentlemen. I wonder if you could give me the rationale for your support of the elimination of tolls entirely.

**M. Moreau:** Il y a plusieurs raisons. Premièrement, comme il a été dit auparavant, le péage crée un genre de concurrence déloyale entre les modes de transport à l'intérieur du Canada. Également, l'argent qu'on exige des transporteurs ne représente qu'un infime pourcentage des revenus de la Voie maritime. Le fait d'imposer un péage aux transporteurs n'améliorera pas la situation économique de la Voie maritime. Cela a aussi un effet d'entraînement: les transporteurs vont chercher un autre mode de transport qui sera plus économique pour eux. Ils choisiront de faire transporter leurs grains par train ou autrement.

• 1055

**Mr. Keyes:** I will tell you why I asked that question. You say your organization supports the elimination of tolls entirely. You also say just a few paragraphs earlier in your report that "we would regret a strategy of starving our crown corporations to the point at which they become candidates for privatization at bargain-basement prices". If tolls as a percentage of the operations of the GLSS are 90%, wouldn't you be creating an atmosphere where, if the tolls were entirely removed thereby removing 90% of the revenues generated by GLSS, you would be creating a starved position for the crown corporation? The crown corporation would have to pick up that fee, wouldn't it? Somebody has got to pick up the loss of 90% of the revenues of the GLSS.

**Mr. Collins:** Yes, but you are asking that question in the context of the authority as a self-contained, self-financing operation. We don't accept that. We lay out the proposition that the authority is a public asset, and general government revenues would have to replace—

**Mr. Keyes:** Yes, but you see that is the question then.

**Mr. Collins:** Right.

**Mr. Keyes:** That is the question. If you're going to strip away 90% of the revenues of that corporation, then they have to be replaced somehow in order to be maintained.

**Mr. Collins:** Absolutely.

[Translation]

Je suppose que ce que je vais vous dire maintenant n'est pas directement relié à la question, mais nous insistons, comme l'a fait le président de l'administration de la voie maritime devant le comité, sur notre préoccupation au sujet du programme d'immobilisations—c'est-à-dire que malgré des augmentations de droits bien supérieures au taux d'inflation, le programme en question a subi des compressions budgétaires si excessives qu'il fonctionne maintenant avec 30 p. 100 seulement des ressources qui seraient nécessaires juste pour maintenir l'équilibre—c'est-à-dire pour entretenir normalement la voie maritime sans même vouloir l'améliorer de façon importante. Pour moi, l'affirmation du président, selon laquelle son budget est de 70 p. 100 inférieur au niveau qu'il estime nécessaire pour bien entretenir la voie maritime devrait intéresser au plus haut point les membres du comité.

**M. Keyes:** J'ai quelques brèves questions à vous poser, messieurs. Pourriez-vous d'abord m'expliquer pourquoi vous êtes en faveur de l'élimination totale des droits.

**Mr. Moreau:** Well, there are several reasons why we support this. First of all, as has already been mentioned, tolls make for unfair competition between the various modes of transportation within Canada. Furthermore, the money solicited from carriers in this way only represents a tiny percentage of total Seaway revenues. Making carriers pay tolls will not improve the current economic status of the Seaway. You should be remembered that there is a trickle down effect; in other words, carriers will seek another mode of transportation that is more economical. They will decide to send their grain by train or by another mode of transportation instead.

**M. Keyes:** Si je vous pose la question, c'est que vous dites que votre organisation est en faveur de l'élimination complète de droit de péage. Et un peu plus loin dans votre mémoire, vous dites ceci: «En outre, nous trouverions regrettable une stratégie qui affamerait nos sociétés de la Couronne au point d'en faire des candidates à la privatisation à prix d'aubaine». Si les droits de péage représentent 90 p. 100 des revenus de fonctionnement de la voie maritime, n'allez-vous pas justement, en les éliminant complètement, en faire une société de la Couronne «affamée», c'est-à-dire que la société de la Couronne serait bien obligée d'accepter la responsabilité de ce manque à gagner, n'est-ce pas? Il faudra bien que quelqu'un compense la perte de 90 p. 100 des revenus de la voie maritime.

**M. Collins:** Oui, mais vous posez votre question dans le contexte de l'autofinancement, c'est-à-dire une opération complètement autonome. Nous n'acceptons pas du tout ce principe. Pour nous, l'administration de la voie maritime est un organisme public, et par conséquent, le gouvernement serait appelé à puiser dans ses revenus généraux pour remplacer. . .

**M. Keyes:** Et c'est justement là la question, n'est-ce pas?

**M. Collins:** Absolument.

**M. Keyes:** Autrement dit, si vous éliminez 90 p. 100 des revenus de la société, il faut bien trouver le moyen de les remplacer.

**M. Collins:** Oui, absolument.

[Texte]

**Mr. Angus:** With tax dollars.

**Mr. Keyes:** It's tax dollars, as my colleague Iain Angus says. Tax dollars would replace that.

**Mr. Collins:** Yes, absolutely.

**Mr. Keyes:** Well, just a minute. If you're going into a competitive atmosphere and rely on tax dollars to fund 90% of the GLSS, then you are creating a starving situation because the crown corporation can't maintain that. Taxpayers are going to be asked to subsidize the GLSS.

**Mr. Collins:** Yes, as they do in the United States. You know, in the end I think—

**Mr. Keyes:** I can see a compromise. I can see us saying that we charged too much for it, or we relied too much on tolls.

**Mr. Collins:** No.

**Mr. Keyes:** You have a situation that's on one side of the fence at 90%—

**Mr. Collins:** No, no.

**Mr. Keyes:** —and then you are advocating a complete—

**Mr. Collins:** I don't think there is any compromise because what you really have to address on the toll issue is your view of the seaway. What is your philosophical view of the seaway? Is it a part of our national assets? If so, it should be financed out of general revenues. On the other hand, is it a toll-levying operation? This I think is self-defeating, because tolls—I think we have made the point—get passed through the system. The same taxpayers eventually pay those tolls as they pay taxes.

**Mr. Keyes:** I can still see room for compromise between the two points of view.

**Mr. Collins:** There's room for a mathematical solution with half of this and half of that, but that doesn't address it. What you have to do is address your fundamental view of the seaway as public or private—or at least acting private—or somewhere in between.

**Mr. Keyes:** In your opinion it's either private or public, and there is no in between.

**Mr. Collins:** I don't think so.

**Mr. Keyes:** You're advocating the total elimination of the tolls. It's either going to be public or private and you don't see anything in between.

[Traduction]

**M. Angus:** Avec l'argent des contribuables.

**M. Keyes:** Oui, comme mon collègue, Iain Angus, vient de le dire, c'est l'argent des contribuables qui remplacerait les droits de péage.

**M. Collins:** Oui, tout à fait.

**M. Keyes:** Écoutez, si vous voulez survivre dans une atmosphère de forte concurrence et dépendre uniquement de l'argent des contribuables pour financier 90 p. 100 des opérations de la voie maritime, la société de la Couronne responsable sera forcément «affamée», puisqu'elle ne peut absolument pas soutenir un tel fardeau. Par conséquent, les contribuables vont être appelés à subventionner la voie maritime.

**M. Collins:** Oui, comme ils le font aux États-Unis. Vous savez, en fin de compte. . .

**M. Keyes:** Pour moi, il y a un compromis. C'est-à-dire qu'on pourrait reconnaître que ces droits étaient peut-être trop élevés, ou encore, que nous dépendions trop des droits de péage.

**M. Collins:** Non.

**M. Keyes:** D'une part, vous dites que les droits représentent 90 p. 100 des revenus. . .

**M. Collins:** Non, non.

**M. Keyes:** . . .et, d'autre part, vous préconisez. . .

**M. Collins:** Pour moi, il n'y a pas de compromis, car pour ce qui est de la question des droits de péage, ce qui compte le plus, c'est finalement la conception qu'on a de la voie maritime. Comment voyez-vous la voie maritime? Est-ce que vous la considérez comme faisant partie de nos avoirs nationaux? Dans l'affirmative, il faut la financer en puisant dans les revenus généraux. Ou la voyez-vous plutôt comme une société dont l'objectif consiste simplement à percevoir des droits de péage? Pour moi, une telle approche est vouée à l'échec, puisque les droits de péage—et nous avons déjà pas mal insisté là-dessus, il me semble—passent dans tout le système—c'est-à-dire que les contribuables qui paient des impôts finissent par supporter cette dépense.

**M. Keyes:** Mais, pour moi, entre ces deux extrêmes, il y a tout de même un compromis.

**M. Collins:** Oui, on peut trouver une solution qui donne une responsabilité pour la moitié des frais à un tel, et pour l'autre moitié, à quelqu'un d'autre, mais cette solution—là n'aborde pas le problème réel. Ce qu'il faut, c'est savoir si l'on considère la voie maritime comme un organisme public ou privé—c'est-à-dire qui fonctionne plus ou moins comme une société privée—ou si c'est entre les deux.

**M. Keyes:** En ce qui vous concerne, c'est soit public, soit privé, sans aucune possibilité de compromis.

**M. Collins:** Non.

**M. Keyes:** Donc, vous préconisez l'élimination totale des droits de péage. Dans votre optique, c'est soit un organisme public, soit un organisme privé, et il n'existe aucune solution intermédiaire.

[Text]

**Mr. Collins:** This is our number one national marine highway as we say in the brief. What's the difference between this and our road highways? Should we set up a Canada highway agency that is told to run our highway systems on the same basis that we've set up the St. Lawrence Seaway Authority?

**Mr. Keyes:** I have to buy gas and a percentage of those taxes are subsidizing—

**Mr. Collins:** If you really believe in that concept of the seaway as a public corporation that is told to act as if it was a private one, then you have to make the leap across the system. You have to make it to our conventional highway system.

• 1100

**Mr. Keyes:** Yes, but I would argue that when it comes to our highways I use it but I also have to go to the gas station and pay—

**Mr. Collins:** You use our seaway system too.

**Mr. Keyes:** —a large percentage of my gasoline price per litre in taxes. That's what helps to maintain those roads, just as with the toll system. I think we can have a compromise between no tolls and too many tolls, or too much in tolls.

**Mr. Collins:** But if you look at the seaway on a citizenship basis, you use the seaway as much as you use highways. They are part of your public assets. You don't use it in the sense of physically moving on to that system, but it is part of your citizen heritage, if I can put it in very broad terms.

**Mr. Keyes:** On page 13 you recognize that the seaway must be up to date technologically, and say that in many cases technology simply cannot replace the human factor adequately. I agree with that statement. But there have been those who profess that pilots are an expense, just like tolls are, which can be eliminated, and if you incorporate the modern technology of the day—I am void of knowledge on exactly how the system works beaming off some satellite, telling you the depth of the water, etc.—and the instrumentation to guide you through the St. Lawrence, and you include the human factor of the ship captain along with that technology, some would say that the pilot is just another redundant cost. What's your opinion on that? Our aim is to get costs down. Would that help?

**Mr. Collins:** Oh, if you want to get costs down, that's a prescription for closing the system.

**Mr. Keyes:** What? Getting rid of our pilots is closing down the system?

**Mr. Collins:** Getting rid of everything. I mean if you really get on that bandwagon—

[Translation]

**M. Collins:** Comme nous l'avons dit dans notre mémoire, la voie maritime constitue notre principale autoroute maritime nationale. Quelle est la différence entre cette autoroute maritime et notre réseau routier? Devrions-nous mettre sur pied un organisme qui serait chargé d'administrer notre réseau routier de la même manière qu'on le fait pour la voie maritime?

**M. Keyes:** Écoutez, moi, je dois acheter de l'essence, et un pourcentage de ces taxes subventionnent. . .

**M. Collins:** Mais si vous êtes vraiment convaincu que la voie maritime est une société publique qui doit agir comme une société privée, il faut appliquer ce concept à l'ensemble du système—c'est-à-dire même à notre réseau routier conventionnel.

**M. Keyes:** Oui, dans le cas du réseau routier, il est vrai que je m'en sers, mais je suis également obligé d'aller à la station-service pour acheter de l'essence, et là. . .

**M. Collins:** Et vous vous servez également de notre voie maritime.

**M. Keyes:** Les taxes représentent un pourcentage important du prix du litre d'essence. Comme dans le cas du système de péage, ces revenus nous aident à entretenir nos routes. Pour moi, il y a une solution intermédiaire entre pas de droits de péage du tout et des droits trop élevés.

**M. Collins:** Mais du point de vue des biens publics de tous les citoyens canadiens, il faut reconnaître que vous utilisez la voie maritime autant que le réseau routier. Ce sont des biens publics. C'est-à-dire que vous ne l'utilisez pas dans le sens concret, mais elle fait partie de votre patrimoine, en tant que citoyen canadien, si je peux m'exprimer ainsi.

**M. Keyes:** À la page 13, vous dites que la voie maritime doit être à jour au plan technologique, mais que très souvent, la technique ne peut à elle seule remplacer le facteur humain. Je suis tout à fait d'accord avec vous là-dessus. Par contre, il y en a qui estiment que les frais de pilotage, tout comme les droits de péage, peuvent être éliminés; autrement dit, si l'on applique la technologie de pointe—et j'avoue que j'ignore tout à fait le fonctionnement de ce genre de système, qui est relié à un satellite qui permet de connaître la profondeur de l'eau, etc.—et si les instruments d'orientation sont les plus modernes qui soient, certains diraient que si l'on y ajoute le facteur humain, c'est-à-dire la présence du commandant de navire, les services du pilote deviennent tout à fait superflus. Qu'en pensez-vous? Rappelez-vous que notre objectif consiste à faire baisser les coûts. Pensez-vous que ce serait utile?

**M. Collins:** Eh bien, si vous voulez faire baisser les coûts, ce que vous proposez irait même encore plus loin, puisque la voie maritime cesserait d'exister.

**M. Keyes:** Comment cela? Le fait de ne plus faire appel à des pilotes entraînerait nécessairement la fermeture de la voie maritime?

**M. Collins:** C'est-à-dire qu'on pourrait se débarrasser de tout. Si c'est vraiment l'approche que vous préconisez. . .

[Texte]

**Mr. Keyes:** Let's talk one piece at a time. The question I am asking you is if your objective is to be cost-minded on the seaway, then here is an example where you have a combination of technology and a captain of a vessel who has plied the waters 100 times and can probably do it with his eyes closed, could pilots not be an extra expense? We get the captain to take a test. If he passes it, he can do it.

**M. Moreau:** Il est évident que l'objectif premier que l'on doit viser est l'élimination des coûts inutiles ou non prioritaires. Nous croyons que le pilotage demeure prioritaire, que ce soit au niveau de la sécurité. . . Tout le monde sait très bien que les avions peuvent voler sans pilote, mais seriez-vous prêt à prendre demain matin un avion contrôlé par ordinateur ou satellite, sans pilote à bord?

Comme je le disais dans ma présentation, au cours des 20 dernières années, il n'est pratiquement pas survenu d'accidents regrettables à l'intérieur du territoire qui est sous l'administration de la Voie maritime. Pour nous, il est primordial que le pilotage demeure. On n'a pas fait d'étude concernant le montant que l'on pourrait économiser en éliminant le pilotage, mais il est évident que l'on doit trouver un autre moyen. On ne peut pas enlever les capitaines, parce qu'il y a tellement de choses qui peuvent se produire à bord d'un bateau. Je ne suis pas un grand spécialiste dans ce domaine, mais je sais quand même que. . .

**Mr. Keyes:** This is just a comment. Your comparison with the airline industry may be a bad example, because the pilot onboard a vessel plying the Great Lakes is a navigational aid, and as we know, the third pilot or the navigator onboard an aircraft has been done away with for years and we are down to two people in the cockpit. That's all, Mr. Chairman.

**Mr. Angus:** Gentlemen, can you confirm the fact that the water corridor where the *Exxon Valdez* ran aground was a mandatory pilot zone up until about six months before the accident?

• 1105

**Mr. Collins:** I can't really say.

**Mr. Keyes:** I want to ask Mr. Angus, was the ship equipped with the most modern technology to beam off the satellite, and that incorporated with the testing of a captain on board the vessel who knew what he was doing?

**Le président:** Nous vous remercions pour votre mémoire. Il nous sera très important lors de la préparation de notre rapport. Merci.

We certainly appreciate your appearing today and thank you for answering our questions—and our comments.

I would like to welcome Mr. John Loftus, President of the International Association of Great Lakes Ports. Mr. Loftus, we certainly appreciate your coming up today and appearing before our committee.

[Traduction]

**M. Keyes:** Écoutez, parlons d'une seule chose à la fois. La question que je vous pose est celle-ci: dans l'optique d'une réduction des coûts de la voie maritime, si l'on a la possibilité de faire appel à la technologie de pointe, technologie qui serait appliquée par un commandant de navire qui a fait ce même parcours une centaine de fois et peut sans doute le faire les yeux fermés, les services d'un pilote ne seraient-ils pas superflus à ce moment-là? On pourrait demander au commandant de navire de subir une épreuve. S'il obtenait la note de passage, il pourrait dorénavant se charger de cette tâche?

**Mr. Moreau:** There is no doubt that our primary goal is obviously the elimination of unnecessary or non-priority costs. We believe that pilotage remains a priority, whether it be for safety reasons. . . We all know that an airplane can be flown without a pilot, but would you be willing to take an airplane tomorrow morning that were controlled by a computer or a satellite, with no pilot on board?

As I pointed out in my presentation, over the past 20 years, there have been practically no accidents in the waters controlled by the St. Lawrence Seaway Authority. As far as we are concerned, pilotage is an essential service. While we have not conducted any studies regarding the amount of money that might be saved by eliminating pilotage services, it is clear to us that another means must be found. We cannot simply remove captains from the ships, because there are so many things that can happen on a ship. Now, I am no expert, but I do know that. . .

**M. Keyes:** Si vous me permettez, votre comparaison avec l'industrie aérienne n'est pas très valable, car le pilote qui se trouve à bord du navire qui traverse les Grands Lacs est, en quelque sorte, une aide à la navigation, et comme nous le savons tous, cela fait des années que nous n'avons plus de troisième pilote ou de navigateur à bord des avions; ils ne sont plus que deux dans la cabine. C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

**M. Angus:** Messieurs, êtes-vous en mesure de confirmer que la voie où le *Exxon Valdez* s'est échoué constituait, et avait toujours constitué, une zone de pilotage obligatoire six mois avant l'accident?

**M. Collins:** Je ne peux pas vous confirmer cela.

**M. Keyes:** Je voudrais poser une question à M. Angus: est-ce que le navire en question était doté des systèmes les plus avancés, avec raccordement aux satellites, et est-ce que le commandant du navire avait subi certaines épreuves qui permettaient de montrer qu'il savait ce qu'il faisait?

**The Chairman:** We would like to thank you for your brief. It will certainly be most useful to us when we prepare our report. Thank you.

Nous vous remercions de votre présence aujourd'hui et de vos réponses à nos questions—et à nos commentaires.

Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue à M. John Loftus, président de l'Association internationale des ports des Grands Lacs. Monsieur Loftus, nous vous remercions d'être venu et vous souhaitons donc la bienvenue au comité.

[Text]

**Mr. John M. Loftus (President, International Association of Great Lakes Ports):** Thank you, Mr. Chairman, and all the members of the committee.

In my testimony I have tried to limit my discussion to a few things which in some past testimony maybe were not addressed as fully as they could have been. I have reviewed the other testimony prepared by my colleagues, whether it was Frank Nichols, Norm Hall, or the Thunder Bay Harbour Commission, and if you would like to get into areas that were addressed there as well, please feel free. If I can, I will try to answer them as truthfully and honestly as possible.

There are really three issues I wanted to address. One of them is the U.S. subsidies to the inland waterway system and how that puts us at a competitive disadvantage. The second issue is the U.S. rail competition. Last is a concern I have had regarding the way we view this system and our inability to adapt to a changing and competitive transportation environment.

First off, the subsidies to the inland waterway system. This is an issue probably of greater concern to some of my western colleagues, whether they are from Thunder Bay-Duluth, Milwaukee-Chicago, or Burns Harbour. It is a concern to me and it is a concern to the entire organization. According to information provided by the Army Corps of Engineers, about \$295 million a year is spent on the inland waterway system: that is the Mississippi, Illinois, and Ohio. I have tried to limit it to what I consider to be our real competitors.

On the other hand, within the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, there is about \$63 million of direct costs in the operation and maintenance of our system, and another \$12 million that comes out of the inland waterway trust fund for the operation of the St. Lawrence Seaway Development Corporation. We have about a \$295 million subsidy to the inland waterway, \$75 million to the Great Lakes-St. Lawrence Seaway. We are at a slight competitive disadvantage just in O and M money.

The more frightening thing—and as a result of this testimony I really had to look into this—was the cost on the construction side. We do, on the U.S. side, have the Inland Waterways Trust Fund, funded through a fuel tax that pays for most construction. Some of my colleagues within the inland waterway system would probably say they are self-sufficient because they have this user fee and it is paying for nearly \$2.2 billion worth of construction. What they won't

[Translation]

**M. John M. Loftus (président, Association internationale des ports des Grands Lacs):** Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs.

Dans mes remarques aujourd'hui, je vais essayer de m'en tenir à certains aspects de la question qui n'ont peut-être pas été abordés suffisamment en profondeur dans les témoignages précédents. J'ai relu les témoignages de mes collègues, qu'il s'agisse de Frank Nichols, de Norm Hall ou des représentants de la Commission du port de Thunder Bay, et par conséquent, si vous souhaitez m'interroger sur ces mêmes questions, je me ferai un plaisir de vous répondre. D'ailleurs, j'essaierai de vous donner des réponses aussi complètes et honnêtes que possible.

En réalité, il y a trois questions qu'il me semblait important d'aborder avec vous ce matin: d'abord, la question des subventions américaines accordées pour la navigation fluviale et son incidence négative sur notre capacité de concurrencer les États-Unis; deuxièmement, la question de la concurrence que nous livrent les chemins de fer américains; et enfin, mes inquiétudes en ce qui concerne notre conception du système et notre incapacité à nous adapter à un environnement changeant et de plus en plus concurrentiel dans le domaine des transports.

Parlons donc d'abord des subventions accordées pour la navigation fluviale. Il s'agit là d'une question qui préoccupe sans doute davantage certains de mes collègues de l'Ouest, qu'ils soient de la région de Thunder Bay-Duluth, de Milwaukee-Chicago, ou de Burns Harbour. En réalité, c'est une source de préoccupation non seulement pour moi-même, mais pour l'ensemble de notre organisation. Selon des statistiques fournies par l'Army Corps of Engineers, environ 295 millions de dollars sont consacrés chaque année aux réseaux de navigation fluviale: c'est-à-dire la rivière Mississippi, l'Illinois et l'Ohio. J'ai essayé de m'en tenir à ceux que je considère comme nos véritables concurrents.

Quant à la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, les coûts directs reliés à son fonctionnement et à son entretien s'élèvent à environ 63 millions de dollars, auxquels s'ajoutent les 12 millions de dollars fournis par le Inland Waterway Trust Fund pour le financement des opérations de la St. Lawrence Seaway Development Corporation. Donc, d'une part, il y a la subvention de 295 millions de dollars pour la navigation fluviale, et d'autre part, les 75 millions de dollars qui sont consacrés à la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Nous sommes donc légèrement défavorisés sur le plan de la concurrence du point de vue de nos budgets de fonctionnement.

Mais ce qui fait encore plus peur—et j'ai dû me renseigner sur la question pour préparer mes remarques—ce sont les coûts concernant la construction. Aux États-Unis, il y a l'Inland Waterways Trust Fund, qui est financé au moyen d'une taxe sur les carburants et qui permet de payer le gros des coûts de construction. La majorité de mes collègues du réseau de la navigation fluviale diraient sans doute qu'ils s'autofinancent là-bas grâce à ces frais d'utilisation qui

[Texte]

talk about, though, are projects where construction began prior to the Inland Waterways Trust Fund or projects for other environmental reasons, which are funded purely with taxpayer dollars. These projects date back quite early, but they are ongoing today and amount to about \$9 billion in construction.

• 1110

I have included with my testimony a kind of an explanation—I didn't want to get into great detail—but you can see that each of those projects has a certain navigation component to it. It is in effect a direct subsidy to the inland waterway system. Those costs, unlike the St. Lawrence Seaway, are not being borne through their rate structures as a result of fuel taxes and the like.

The second issue is the U.S. railroads. I don't claim to be an expert on the Canadian system, so I will try to limit myself to the U.S. railroads. They are a very competitive lot. They are very aggressive and not above non-compensatory rates to steal traffic. They also react to the situation presented by the Mississippi River system. When the Mississippi system goes after a product and cuts its rates, the railroads follow suit. Our Staggers Act, a deregulation act from the early 1980s, supposedly calls for railroads to avoid non-compensatory rates, but they still engage in those practices. It's a competitive function. They have to do that to meet the competition presented by the inland waterway system. Once again, that leaves the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system, with its fixed costs through pilotage and tolls, very, very non-competitive.

There is another issue that affects me directly. It's an anecdotal type of example, but it is something we all have to be aware of. One of the major eastern U.S. railroads is very interested in taking the steel tonnage that's a primary force within our operation. It's a primary labour issue in our port. The railroads will provide what I consider to be non-compensatory rates, to divert their traffic from a Great Lakes port to an east coast port, provide inland transportation, up to 60 days of free storage and then just in time delivery to the end user at rates that are just unbelievable. I believe it was \$6 per tonne for a commodity moving from Hampton Roads, Virginia, to Grand Rapids, Michigan, which Toledo and Detroit consider as part of our hinterland.

[Traduction]

permettent de couvrir des frais de construction s'élevant à près de 2,2 milliards de dollars. Par contre, ils refusent de parler des projets dont la construction a commencé avant la mise sur pied de l'Inland Waterways Trust Fund et d'autres initiatives de type environnemental qui sont financées exclusivement au moyen de l'argent des contribuables. Ces projets remontent à assez loin, mais ils sont encore en cours et représentent de frais de construction d'environ 9 milliards de dollars.

J'ai inclus dans mon mémoire une sorte d'explication—qui n'est d'ailleurs pas très détaillée—mais qui permet de constater que pour chacun de ces projets, il y a toujours un élément relié à la navigation. Il s'agit, en effet, d'une subvention directe au réseau de navigation fluviale. À la différence de la Voie maritime du Saint-Laurent, ces coûts ne sont pas financés au moyen d'une structure tarifaire reliée aux taxes sur le carburant ou ce genre de choses.

La deuxième question concerne les chemins de fer américains. Comme je ne prétends pas être un spécialiste du système canadien, je vais m'en tenir aux compagnies américaines. Il existe une forte concurrence entre ces compagnies. Elles sont extrêmement dynamiques et accepteraient même des taux non compensatoires si cela leur permettait de s'emparer d'une plus grosse part du trafic. Elles réagissent également à tous faits nouveaux touchant le réseau de la rivière Mississippi. Lorsque celui-ci décide de cibler un produit et de baisser ses tarifs, les chemins de fer suivent leur exemple. Notre loi Staggers, une loi sur la déréglementation adoptée au début des années 80, est censée empêcher les chemins de fer d'appliquer des tarifs non compensatoires, mais ils se livrent quand même à ce genre de pratique en raison de la forte concurrence qui existe. Ils sont bien obligés de le faire pour rivaliser avec le réseau de navigation fluvial. Le résultat, encore une fois, c'est que la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, prise avec des coûts fixes en raison des frais de pilotage et des droits de péage, est incapable d'affronter la concurrence.

Il y a d'ailleurs une autre question qui me touche directement. Bien que mon exemple relève un peu de l'anecdote, il convient que tout le monde soit conscient de la situation. L'une des principales compagnies de chemin de fer dans l'est des États-Unis voudrait s'emparer du marché de l'acier, qui constitue l'essentiel de nos activités. La grande majorité des emplois dans notre port en dépendent. Par conséquent, les chemins de fer vont offrir ce que je considère être des taux non compensatoires en vue du déplacement de ce trafic d'un port des Grands Lacs vers un port de la côte est, assurer le transport intérieur et 60 jours d'entreposage gratuits et ensuite garantir la livraison au moment adéquat aux utilisateurs ultimes—tout cela à des tarifs absolument incroyables. Il me semble que le tarif était de 6\$ la tonne pour des marchandises acheminées depuis Hampton Roads, en Virginie, jusqu'à Grand Rapids, au Michigan—et je vous fais remarquer que dans les villes de Toledo et de Détroit, c'est considéré comme le Grand Nord.

[Text]

These rates are just unbelievable. They could not be actually recovering their costs. After they got the business, within a couple of years they gradually raised the price and the shipper decided to move back to his traditional means. But it's out there, it's happening. The intent of the railroads has always been to put a system out of business, have these shippers captive and then make up for the losses in those competitive years.

The final issue is one we have alluded to during the hearings this morning. There is a kind of myopia that affects our system in looking at what we can and should be trying to move through our system. Vessels moving through the seaway system are not limited to what we call maxi-lakers that are 730 feet by 76 feet. There are a number of vessels being built today that are seaway size but they are only 200 or 300 feet long. These vessels can supply service.

I think Mr. Angus brought up the issue of container cargoes. There is an opportunity to move container cargo through the St. Lawrence Seaway system, but when those smaller vessels—which obviously have a smaller income base—are faced with the fixed cost presented by the system, they just realize they cannot be competitive in an extremely competitive environment. They can't be profitable. That keeps these vessels away from the system.

• 1115

There's another thing I'd ask us to look at. There's been some discussion earlier about the iron ore movements, the grain and things like that. I was told that the system was built the 1950s with the idea of steel in and grain out. Well, the world has changed dramatically since then. Now we're seeing steel in and steel out. We're seeing grain out and grain in. We're seeing all sorts of changes in the way the system operates. We have to be able, as ports and as a maritime community within the lakes, to be able to adapt to this environment. We have to be able to replace traditional cargoes with new cargoes. If we're not able to do that, then we're not going to be around in 20 years.

We're going to have a wonderful monument to the engineering prowess of the U.S. and Canada, but the maritime community will be maybe a skeletal operation; it will not exist as we see it today.

I would like to briefly summarize with three things. First, we'd like recognition that safety is an issue within the system, but safety does not necessarily mean that it has to be done in a traditional sense. If pilotage is a safety issue, as one of the members brought up, maybe the global positioning system is an alternative. It's something that should be investigated to determine whether it is as safe. Maybe it's even safer than the existing system.

[Translation]

Leurs tarifs sont donc vraiment incroyables. Il n'est tout simplement pas possible qu'un tel tarif leur permette de rentrer dans leurs frais. Une fois qu'ils se sont emparés du marché, ils ont progressivement augmenté leurs tarifs de sorte que l'expéditeur a décidé en fin de compte de retourner au mode de transport traditionnel. Mais ce genre de chose existe; cela arrive. L'intention des chemins de fer a toujours été d'éliminer la concurrence que représentent les autres réseaux, et, une fois qu'ils sont sûrs de leur marché, d'essayer de compenser les pertes subies pendant les années de forte concurrence.

Enfin, la dernière question que je veux aborder avec vous a en fait déjà été discuté ce matin. C'est-à-dire qu'il existe une sorte de myopie qui touche l'ensemble de notre réseau en ce qui concerne les marchandises que nous pouvons et que nous devrions acheminer de cette manière. Il n'y a pas que les grands cargos hors mer, qui mesurent 730 pieds par 76 pieds, qui peuvent se servir de la voie maritime. On construit actuellement des navires de 200 ou de 300 pieds de long qui peuvent utiliser la voie maritime. C'est-à-dire que ces navires peuvent assurer certains services.

Je pense que c'est M. Angus qui a soulevé la question des cargos porte-conteneurs. Il est possible d'utiliser la Voie maritime du Saint-Laurent pour transporter des marchandises, mais on doit alors utiliser des bateaux plus petits, offrant évidemment de moindres possibilités de revenu. Quand on réalise l'ampleur des frais fixes qu'il faut assumer dans la voie maritime, on comprend que ces bateaux ne peuvent tout simplement pas être compétitifs, car il s'agit d'un secteur où la concurrence est extrêmement vive. Ce facteur signifie que ces bateaux n'utilisent pas la voie maritime.

Il y a un autre élément que j'aimerais examiner. On parlait un peu plus tôt des transports de minerai de fer, de céréales et d'autres marchandises en vrac. Je me suis laissé dire que la voie maritime avait été aménagée dans les années 1950 pour assurer les importations d'acier et les exportations de céréales, mais le monde a beaucoup changé depuis. On constate aujourd'hui que l'acier est aussi bien exporté qu'importé, et cela vaut aussi pour les céréales. La structure du transport dans la voie maritime a connu toutes sortes de mutations, et notre responsabilité est de nous y adapter. Nous devons être capables de remplacer les marchandises traditionnelles lorsque les quantités transportées diminuent. Si nous n'y parvenons pas, nous ne serons plus là dans 20 ans.

Il nous restera un merveilleux monument aux talents des ingénieurs américains et canadiens, mais les activités maritimes ne seront plus que l'ombre que ce qu'elles sont aujourd'hui.

J'aimerais résumer brièvement trois choses. Premièrement, nous voudrions que l'on reconnaisse clairement que la sécurité est une question importante dans la voie maritime, mais pas nécessairement au sens où on l'entend traditionnellement. Si le pilotage est un problème de sécurité, comme l'un des membres l'a signalé, la solution sera peut-être offerte par le système de positionnement global. Je crois qu'il vaudrait la peine de voir si l'adoption de ce système pourrait contribuer à la sécurité, voire la renforcer.

[Texte]

If you are going to stick with pilotage maybe you have to realize that this might have to be a burden borne by the government. We can get into that a little bit later on if you'd like.

The next thing is government-mandated costs. That's already been brought up in terms of the tolls. I agree with my colleagues from the labour side that the elimination of tolls would be a wonderful thing. I think it would make our lives a lot easier, especially when you consider the subsidies—at least when I look at it from the U.S. side—that we supply to our other modes and yet we are forced with trying to be somewhat compensatory.

Finally, I really would like us to look into non-traditional cargoes. How can we encourage non-traditional cargoes? Glen Stewart has done a tremendous job in that arena with the confines he is working in. He's really gone after some things. He has done some innovative things, but there is more that has to be done and some of these constraints need to be eliminated.

With that, gentlemen, I'd like to throw it open to questions. I'll do my best to answer them accurately.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Loftus. We'll begin with Mr. Fretz.

**Mr. Fretz:** Welcome, Mr. Loftus. I'm grateful for your testimony here this morning.

Clarify for me please tolls in Canada compared to the United States. Are there no tolls in the United States shipping systems?

**Mr. Loftus:** It's very interesting that you should bring that up because I had the privilege of working in the U.S. Senate back when this whole issue about the elimination of the U.S. tolls was going on. I remember the long, hard debate that took place.

The idea in the 1986 Water Resources Act was just the total elimination of U.S. tolls to be replaced with this *ad valorem* fee that has been established for the entire deep-draft navigation system within the United States. That's all the coastal ports. Please remember that's separate from the Inland Waterways Trust Fund. That's a different program.

The problem that did develop at the time was that the agreement that exists between the U.S. and Canada discouraged unilateral elimination of tolls. What we've done to get around that was to collect the tolls and then rebate them. In effect, yes, they are being collected, but they are being rebated back to the shippers. It's a rather interesting way to go about it.

**Mr. Fretz:** We keep bureaucrats working that way.

**Mr. Loftus:** That's true. We considered it a jobs bill.

• 1120

**Mr. Fretz:** In the presentation this morning by the Thunder Bay Harbour Commission, their conclusion number three was for the reduction or elimination of government-imposed costs in the system. If tolls were not eliminated completely, to what degree would we have to cut them back so that you could be competitive?

[Traduction]

Si l'on veut conserver le système actuel de pilotage, il faudra peut-être accepter l'idée que le fardeau devrait en être assumé par le gouvernement. Nous pourrions revenir sur cette question un peu plus tard si vous le désirez.

Le deuxième facteur important est celui des frais imposés par le gouvernement. On en a déjà parlé au sujet des droits de péage, et je conviens, comme le disaient mes collègues des syndicats, que leur abolition serait extrêmement positive. Cela nous faciliterait considérablement la vie, surtout si l'on tient compte des subventions qui sont consenties aux autres modes de transport—tout au moins du côté américain—alors que nous sommes obligés d'essayer de couvrir tous nos frais.

Enfin, j'aimerais que l'on examine attentivement le problème des marchandises non traditionnelles. Comment encourager leur transport dans la voie maritime? Glen Stewart a fait un travail extraordinaire à cet égard, considérant les limites qui lui sont imposées. Il a pris des mesures novatrices, mais il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine, et il conviendrait aussi d'éliminer certaines des contraintes qui lui sont imposées.

Voilà, messieurs, nous pouvons engager le débat. Je ferai de mon mieux pour répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Loftus. Je donne d'abord la parole à M. Fretz.

**M. Fretz:** Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Loftus. Je vous remercie d'être venu témoigner ce matin.

Voudriez-vous d'abord comparer la situation qui prévaut au Canada et aux États-Unis en matière de droits de péage? Les États-Unis n'imposent-ils aucun droit pour leurs voies navigables?

**M. Loftus:** Je suis heureux que vous me posiez cette question car j'ai eu la chance de travailler pour le Sénat américain lors du débat sur l'élimination des droits américains. Je me souviens que le débat avait été long et difficile.

L'idée qui avait été proposée dans la Water Resources Act de 1986 était d'éliminer tous les droits de péage américains afin de les remplacer par le droit *ad valorem* adopté pour tout le réseau de navigation à grand tirant d'eau des États-Unis. Cela veut dire que ce système s'applique à tous les ports côtiers. Je rappelle que cela est différent de l'Inland Waterways Trust Fund, qui est un programme séparé.

Le problème qui apparut à l'époque est que l'entente existant entre les États-Unis et le Canada décourageait l'abolition unilatérale des droits. Il a donc été décidé, pour contourner le problème, de percevoir les droits, mais de les rembourser ensuite. Autrement dit, les droits sont perçus, mais ils sont remboursés aux expéditeurs sous forme de ristournes. C'est une méthode assez intéressante.

**M. Fretz:** Qui permet de donner du travail aux fonctionnaires.

**M. Loftus:** C'est exact. À l'époque, nous considérons que ce projet de loi servait surtout à créer des emplois.

**M. Fretz:** La troisième conclusion formulée par la Commission portuaire de Thunder Bay était qu'il conviendrait de réduire ou d'abolir les frais imposés par le gouvernement. S'il n'est pas possible d'abolir complètement les droits, il conviendrait de se demander jusqu'où l'on devrait les réduire pour préserver votre compétitivité.

[Text]

**Mr. Loftus:** Let me get back to a philosophical issue that has faced us. This is from a marketing standpoint. When we try to market the system, we run against three things. One is the size limitations, the physical constraints of the system. The second is the seasonal issue. We operate only nine months out of the year. We are dealing in a global economy that likes to work on just-in-time deliveries and they don't like to shut down for three months out of the year.

Third is the toll issue. That's a psychological burden. People can move their commodity, whether it's from Toledo, Windsor or New York, and they can get it to a European market, and if they go by the inland system they don't face pilotage cost. They don't face tolls at all. Any time you have a toll out there, it's a psychological burden. It may not really be that big of an issue from a cost standpoint, but it's always a psychological point—I have to pay tolls, but if I go through New York I don't have to pay those tolls. That's a cost we have to deal with.

The other thing is in terms of trying to be competitive and establish new services. I worked with a number of companies over the last few years trying to set up different feeder services throughout the system: Toledo to Halifax, or even Sept Îles down to Toledo. You know, they are trying to move the aluminum that is produced on the St. Lawrence into Toledo. The toll issue is a very real thing because that's a cost; it's not a competitive element. He cannot just say that he will reduce those toll costs. No, he has to absorb that or pass it on to his customer, and the customer doesn't always have to face that if he just does a direct rail movement.

So any time you have tolls in any format, it's going to be a problem for us. That's why when the U.S. system introduced the *ad valorem* fee, it was uniform. Across the country, regardless of what port you went out, you paid the same amount, so it wouldn't give a competitive advantage to one coastal range over another.

**Mr. Fretz:** Would you like to see the season extended?

**Mr. Loftus:** As long as possible, yes.

**Mr. Fretz:** Why don't we do it?

**Mr. Loftus:** I think you heard some of the arguments earlier today. There are concerns about the ability to maintain the system and whether it is justified in terms of the additional business you could produce. I think those are all very realistic issues that have to be dealt with.

As an association, the IAGLP has promoted the idea of at least giving us to December 31 of every year, especially when the international vessel operators are considering moving into the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system.

[Translation]

**M. Loftus:** Revenons au problème fondamental qui se pose à cet égard. Je l'envisage du point de vue du marketing. Lorsque nous essayons de faire le marketing de la voie maritime, nous faisons face à trois obstacles. Le premier est celui de la taille du système, c'est-à-dire des contraintes physiques. Le deuxième est celui de la fermeture saisonnière de la voie, celle-ci ne pouvant être exploitée que neuf mois par an. Or, nous travaillons aujourd'hui dans une économie mondiale, où les entreprises veulent utiliser le système des livraisons au moment adéquat, et elles ne tiennent certainement pas à fermer leur portes trois mois par an.

Le troisième problème est celui des droits, et il est surtout de nature psychologique. Si une entreprise veut transporter ses marchandises vers des marchés européens, à partir de Toledo, de Windsor ou de New York, elle peut utiliser le réseau terrestre, où on ne lui impose pas de frais de pilotage. De fait, on ne lui impose aucun droit de péage. En conséquence, quand on impose des droits dans la Voie maritime du Saint-Laurent, on élève un obstacle psychologique. L'obstacle n'est peut-être pas très élevé du point de vue strictement financier, mais il existe incontestablement du point de vue psychologique—si j'utilise la voie maritime, je paye des droits, si je passe par New-York, je n'en paye pas. C'est tout.

Face à ces problèmes, nous devons nous efforcer de rester compétitifs et d'établir de nouveaux services. Je travaille depuis plusieurs années avec plusieurs entreprises pour tenter de leur offrir des services d'apport différents dans le système de la Voie maritime du Saint-Laurent, par exemple entre Toledo et Halifax, ou même entre Sept-Îles et Toledo. Vous savez que l'on essaye de transporter jusqu'à Toledo l'aluminium produit le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Dans ce contexte, les droits de péage représentent une source de frais non négligeables, qui portent atteinte à notre compétitivité. L'expéditeur ne peut pas réduire les droits de péage. Il doit les absorber complètement ou les transférer à son client, et ce dernier va se demander s'il ne serait pas préférable pour lui de faire le transport par chemin de fer, ce qui lui permettra de faire l'économie des droits de péage.

Chaque fois que l'on impose des droits, sous quelque forme que ce soit, cela va nous poser un problème. C'est pour cette raison que les Américains ont adopté le système de droits *ad valorem*, de manière uniforme. Quel que soit le port utilisé aux États-Unis, l'expéditeur paye la même chose, ce qui veut dire qu'aucun port n'est favorisé par rapport à un autre.

**M. Fretz:** Voudriez-vous que la saison de transport maritime soit allongée?

**M. Loftus:** Oui, le plus possible.

**M. Fretz:** Pourquoi ne le fait-on pas?

**M. Loftus:** Je suppose que vous avez entendu certaines des raisons plus tôt aujourd'hui. Il s'agit de problèmes d'entretien de la voie maritime, et de la question de savoir si les frais qui en résulteraient seraient justifiés par l'augmentation du trafic. Ce sont là des problèmes très réels.

L'AIPGL appuie l'idée d'ouvrir la voie maritime au moins jusqu'au 31 décembre, ce qui serait particulièrement utile pour les transporteurs internationaux qui envisagent d'entrer dans le réseau des Grands Lacs. Généralement, ils

[Texte]

They're scheduling it a month ahead of time, easily, maybe two months ahead of time. I'm sure that some of the final voyages into the lakes are being decided today by some of the international ship operators. Right now, they're probably looking at a closing date of around December 19 to 21. Their initial reaction is that they're not going to move a vessel into the system any later than December 7 because they want to make sure they are out of there. You can usually count on that last vessel coming in about two weeks before the season closes.

I'm not saying that if we stayed open till December 31 we would have vessels leaving right up to December 31, but we may have them leaving up to December 20. They like to give themselves a bit of flexibility so they can get their vessels out of the system. The longer we can keep the system open, the better. The earlier we open it, the better off we would be in trying to market our operations.

**Mr. Fretz:** Why aren't we seeing the salty container ships going through the seaway system—for example, through Welland Canal? Is it because our locks aren't big enough? Why would these ships unload in Halifax if the merchandise destination is central North America? Why wouldn't they come right on through and unload at some port in the Great Lakes?

• 1125

**Mr. Loftus:** I think you brought up the primary issue earlier, just the size of the vessels. That is a tremendous constraint. The vessels we're dealing with now, as Paul Kennedy mentioned, are generally 105 feet wide, 1,000...not always 1,000 feet long. Some are 700 feet long, some 800. That precludes them from coming through the lakes and into the system. It's a trend within the industry. Everyone is going to these so-called bigger, faster ships. Unit costs are down and things like that. So they are moving away from something that would enhance our capability to move containers.

A number of container operations operated within the Great Lakes in the 1970s. They never had a shortage of cargo. They did run into a problem with their own management and ended up losing money. But the capability to move containers through the lakes is there.

**Mr. Fretz:** So in your opinion, if the locks were widened, for example, to accommodate—I don't know, what do you want, 105 feet width in the locks?—

**Mr. Loftus:** Right.

**Mr. Fretz:**—we would get some of those salties coming through and that would generate—

**Mr. Loftus:** I think that would give us an opportunity to move some of that. But you have to deal with some of the other issues as well. But yes, in simple terms, I think if you expanded the capacity of the seaway system, you could attract

[Traduction]

établissent leurs plans au moins un mois à l'avance, et parfois deux. Je suis sûr que les expéditeurs internationaux prennent en ce moment même leurs décisions sur les derniers transports qu'ils feront cette année dans le réseau. Aujourd'hui, ils envisagent probablement une date de fermeture se situant entre le 19 et le 21 décembre. Cela signifie qu'ils ne feront pas entrer de navire dans la voie maritime après le 7 décembre, car ils veulent être certains qu'ils pourront en sortir. En règle générale, on peut prévoir que le dernier navire entrera dans la voie maritime environ deux semaines avant la fin de la saison.

Quand je dis que la voie maritime devrait rester ouverte jusqu'au 31 décembre, cela ne veut pas dire que les derniers navires la quitterait ce jour-là, mais plutôt vers le 20 décembre. Les armateurs tiennent à se préserver une certaine marge de sécurité, ce qui est tout à fait normal. Quoi qu'il en soit, plus la voie maritime restera ouverte longtemps, mieux cela vaudra. De même, plus nous l'ouvrirons tôt dans l'année, mieux cela vaudra aussi.

**M. Fretz:** Pourquoi les grands navires porte-conteneurs qui sillonnent les mers n'entrent-ils pas dans le système, par exemple par le canal Welland? Est-ce parce que les écluses ne sont pas assez grandes? Pourquoi ces navires doivent-ils décharger à Halifax lorsque leurs marchandises sont destinées au centre de l'Amérique du Nord? Pourquoi ne vont-ils pas décharger dans les ports des Grands Lacs?

**M. Loftus:** Je crois que vous l'avez déjà indiqué plus tôt, c'est à cause de leur taille. Cela constitue une contrainte énorme. Comme l'indiquait Paul Kennedy, les navires d'aujourd'hui ont généralement 105 pieds de large et jusqu'à 1 000 pieds de long. Je parle ici des plus grands. Certains ont 700 pieds de long, d'autres 800. Quoi qu'il en soit, ces dimensions leur interdisent d'utiliser les réseaux des Grands Lacs. Je précise d'ailleurs que la tendance actuelle dans l'industrie du transport maritime est d'utiliser des navires de plus en plus grands et de plus en plus rapides, ce qui permet de réduire les frais unitaires d'exploitation. Si nous n'y prenons pas garde, cette tendance sera de plus en plus préjudiciable à la voie maritime.

Plusieurs services de transport par conteneurs travaillaient dans les Grands Lacs dans les années 1970, et ils ne manquaient jamais de marchandises. Par contre, ils ont fait face à des problèmes de gestion et de rentabilité. Quoi qu'il en soit, il est tout à fait possible de transporter des conteneurs dans les Grands Lacs.

**M. Fretz:** Donc, si l'on décidait d'élargir les écluses, par exemple, pour tenir compte des navires de 105 pieds de large, vous croyez que... .

**M. Loftus:** Exactement.

**M. Fretz:**... nous assisterions à une augmentation du trafic des navires de haute mer dans la voie maritime, ce qui produirait... .

**M. Loftus:** Oui, cela nous donnerait la possibilité d'accueillir certains navires, mais il faudrait aussi résoudre plusieurs autres problèmes. Quoi qu'il en soit, si l'on augmentait la capacité de la voie maritime, on pourrait attirer

[Text]

those vessels. Hapag Lloyd, which is one of the largest container carriers in the North Atlantic trades, got its start within the Great Lakes. It was a Great Lakes-European service. They don't operate anything into the Great Lakes today, because their vessels are too large.

**Mr. Fretz:** What are we talking about when we mention non-traditional cargoes?

**Mr. Loftus:** Containers, automobiles. What I consider non-traditional is those cargoes we've lost over the last 15 to 20 years. Containerized cargo, to me, is a non-traditional cargo. Automobiles are a non-traditional cargo.

There is no reason why we could not get back into that business. That's been a major effort of mine over the last several years. Toledo, Ohio, houses the Jeep plant where they produce the Cherokee. They were selling about 24,000 Cherokees in Europe each year over the last several years. That plant is six miles from my docks, and it's all going through Baltimore, Maryland. You can't believe the frustration I feel when I watch those things go out by rail to the east coast. The reason is the rates they get are incredible, because of the size of the vessels, the frequency of the service. Those issues are making it very, very difficult for us to attract that.

**Mr. Fretz:** Has any value, in your opinion, been placed on the tourist industry of the St. Lawrence Seaway system? I just want to cite an example; and I'm sorry, it's in another member's riding. It's the chairman, whose name shall not be repeated here. I think it was Lock 2 where I was this summer, and the viewing stand was just packed with people. There were buses there. I was absolutely amazed. It had been a number of years since I was in that viewing stand. I thought about the dollars that had been generated for the tourist industry by the St. Lawrence Seaway system. Any dollar amounts available on that value?

**Mr. Loftus:** To be honest with you, I've never seen any dollar signs we've tried to attribute to that. But it is a very popular item. I've witnessed that in Sault Ste. Marie, Michigan, where the thousand-foot locks are and a number of people come to visit them.

One of the things a number of the ports are trying to do, working with a group called Mariport, out of Toronto, is to encourage the cruise industry to look at the Great Lakes, and not just from the standpoint of visiting our major cities but of seeing some of these things. Cruises through the Welland Canal could be a very attractive component of a cruise service. The reason we know that is how popular the cruises are through the Panama Canal system. People actually love to see that happen.

[Translation]

ces navires. Hapag Lloyd, qui est l'un des plus gros transporteurs de conteneurs sur l'Atlantique Nord, a commencé ses activités dans les Grands Lacs. Il s'agissait à l'origine d'un service de transport entre les Grands Lacs et l'Europe. Aujourd'hui, cet armateur n'utilise plus du tout les Grands Lacs, car ces navires sont trop gros.

**M. Fretz:** Quand vous parlez de marchandises non traditionnelles, à quoi pensez-vous?

**M. Loftus:** Aux conteneurs, aux automobiles. Ce que je considère comme marchandises non traditionnelles, ce sont celles que nous avons perdues durant les 15 à 20 dernières années. Pour moi, les marchandises conteneurisées sont des marchandises non traditionnelles, tout comme les automobiles.

Il n'y a aucune raison de ne pas récupérer ce trafic. J'y consacre d'ailleurs beaucoup d'efforts depuis plusieurs années. À Toledo, en Ohio, se trouve l'usine qui fabrique les Cherokee, sous la marque Jeep. Or, cette marque vend environ 24 000 Cherokee en Europe chaque année, et ce, depuis plusieurs années. Cette usine est à six milles de mes quais, mais tous ces véhicules passent par Baltimore, au Maryland. Vous n'avez aucune idée du sentiment de frustration que je ressens chaque fois que je vois ces véhicules partir en chemin de fer vers la côte est. La raison pour laquelle Jeep utilise le chemin de fer est qu'on lui offre des tarifs incroyables, et aussi que cela correspond mieux à ses besoins en matière de fréquence du service et de taille des chargements vers l'Europe. Ces facteurs font qu'il nous est extrêmement difficile d'attirer ce genre de clients.

**M. Fretz:** Croyez-vous que l'on fait tout ce qu'il faut pour exploiter le potentiel touristique de la Voie maritime du Saint-Laurent? Je vais vous donner un exemple, que j'ai constaté cet été dans la circonscription d'un autre député. Il s'agissait de la circonscription du président, dont je ne répéterai pas le nom ici. Je me trouvais à ce moment-là sur le quai numéro 2, qui était noir de monde. J'étais absolument stupéfait de voir le nombre d'autobus qui amenaient des touristes. À mon avis, cette industrie touristique issue de la Voie maritime du Saint-Laurent doit être une source de revenus plus importante. En a-t-on estimé la valeur?

**M. Loftus:** Je dois vous dire très franchement que nous n'avons jamais tenté de calculer les revenus qui résultent du tourisme. Cela dit, il est vrai que la voie maritime a beaucoup de succès à cet égard. J'ai pu le constater moi-même à Sault-Sainte-Marie, au Michigan, où beaucoup de gens viennent voir fonctionner les écluses de mille pieds.

Plusieurs autorités portuaires des Grands Lacs essaient d'ailleurs, dans le cadre d'un groupe qui s'appelle Mariport, et qui est établi à Toronto, d'encourager l'industrie des croisières à se tourner vers les Grands Lacs, pas seulement pour permettre aux touristes d'avoir accès à nos grandes villes mais aussi pour leur permettre de voir ce genre de choses. Organiser des croisières par le canal Welland pourrait être une activité fort intéressante. La preuve en est que les croisières organisées dans le canal de Panama ont beaucoup de succès. Les gens adorent voir ce qui s'y passe.

[Texte]

That's an element we have to look at. That could not only bring a lot of business to our region, but it would also enhance our position internationally. Right now too many people think of our area as cold, dirty and industrial. It isn't. It's an absolutely beautiful landscape that runs along the entire St. Lawrence Seaway system, and I think we have to enhance our whole image throughout the world. That's one of the reasons why we've been focusing on that, because if people are willing to go to those viewing stands and watch it from the land side, just think what it would be like to be on the boat, going through those locks, being raised and lowered.

• 1130

**Mr. Fretz:** I was in the Soo this summer and noticed that there are a number of tourist passenger ships going through the canal system.

**Mr. Loftus:** Oh yes.

**Mr. Fretz:** I'm amazed that for some reason or another we don't have something comparable in the Welland Canal system. I guess there is some kind of activity in that regard, but certainly nothing like there is up at the Soo.

**The Chairman:** In your opening comments you mentioned the constraints that are on Mr. Stewart in order to diversify the cargo. What are those constraints?

**Mr. Loftus:** I'm referring to the requirement that he must be basically a self-supporting entity. My understanding of the crown corporation is that he has to be self-sufficient. That obviously puts a tremendous constraint on his ability to try to attract business into the system. But within those constraints Mr. Stewart has been a breath of fresh air. He has done a tremendous job in marketing this system, in exploring every avenue possible, in giving us extra draft. Three inches don't seem significant, but to a vessel operator that's my right to the bottom line, because all of his other fixed costs are the same. From reviewing his testimony I believe it basically was an extra hundred tonnes per inch. You go back to Paul Kennedy's desire to lower it by an additional foot, and that's 1,200 extra tonnes. That would go right to an operator's bottom line.

**Mr. Keyes:** Mr. Loftus, this has been fascinating and very upfront. If anything, I've learned that the breakdown is tolls, infrastructure, and diversification, if we're going to make it.

I was fascinated by your Jeep example; I wonder if we could pursue it a little bit, because it may answer a few more questions you have in mind. Has there ever been a precise breakdown of cost? I suppose there has been by the company, but has there been any by your own organization of precisely what it costs to deliver those Jeeps over rail as opposed to the seaway?

[Traduction]

C'est là un élément que nous devons étudier de plus près car il pourrait non seulement attirer beaucoup de revenus pour notre région, mais aussi renforcer notre position à l'échelle internationale. À l'heure actuelle, beaucoup trop de gens considèrent que notre région est froide, sale et industrialisée. Ce n'est pas le cas. C'est une région où les paysages sont absolument magnifiques, tout le long de la voie maritime, et je crois que nous pourrions faire beaucoup pour le faire savoir dans le reste du monde. Je dois dire que nous nous y efforçons déjà car, si les gens sont prêts à observer le trafic à partir des belvédères, songez à ce que cela serait s'ils pouvaient le faire à partir d'un bateau, en passant dans les écluses.

**M. Fretz:** Je me trouvais à Sault Ste. Marie cet été et j'ai pu y constater qu'il y a des navires de tourisme qui empruntent le canal.

**M. Loftus:** Certainement.

**M. Fretz:** Je suis stupéfait de constater qu'il n'y a pas la même chose pour le canal Welland. Je suppose que certains bateaux l'utilisent peut-être, mais certainement pas en aussi grand nombre que ce que j'ai vu à Sault Ste. Marie.

**Le président:** Vous parliez tout à l'heure des contraintes auxquelles fait face M. Stewart pour diversifier le trafic. De quoi s'agit-il?

**M. Loftus:** Je songeais essentiellement à l'obligation qui est faite à la voie maritime de s'autofinancer. Si j'ai bien compris le fonctionnement de la société d'État, cette obligation lui est imposée. Évidemment, cela limite considérablement l'efficacité de M. Stewart lorsqu'il veut attirer de nouveaux transporteurs dans le réseau. Quoi qu'il en soit, je tiens à dire que M. Stewart a fait un excellent travail, malgré ces contraintes, et qu'il a étudié toutes les solutions possibles pour augmenter notre tirant d'eau. Trois pouces ne vous paraîtront peut-être pas une augmentation très importante mais, pour un armateur, cela entraîne une augmentation nette des profits car tous les autres frais fixes sont les mêmes. Si j'ai bien compris le témoignage de M. Stewart, un tel changement représenterait en gros 100 tonnes supplémentaires par pouce. Rappelez-vous également le témoignage de Paul Kennedy, qui souhaitait obtenir un pied supplémentaire, ce qui représenterait 1 200 tonnes de plus. Un tel changement peut avoir un effet considérable sur les profits de l'armateur.

**M. Keyes:** Je trouve votre témoignage très intéressant et très franc, monsieur Loftus. Si j'ai bien compris, les trois problèmes à résoudre pour nous en sortir concernent les droits, l'infrastructure et la diversification.

Votre exemple de la société Jeep m'a beaucoup intéressé, et j'aimerais y revenir car nous y trouverons peut-être les réponses à plusieurs des questions qui se posent. Avez-vous déjà effectué une ventilation détaillée des coûts? Je suppose que la société Jeep l'a faite, mais l'avez-vous fait vous-même, de votre côté, afin de savoir ce qu'il en coûte exactement de transporter ces véhicules par chemin de fer plutôt que par la voie maritime?

[Text]

**Mr. Loftus:** Yes, we've been able to isolate it. This is not an exact science, because the folks at Chrysler will not give us the exact number. Basically what they told us is that it's less than \$400 per vehicle from the plant to the European port. The inland transportation from the Jeep plant in Toledo to Baltimore is slightly more than half of that cost, so it's somewhere in the neighborhood of \$200 to \$225 to get a vehicle from Toledo to Baltimore. We have been able to identify that the overseas rate is about \$175.

**Mr. Keyes:** By comparison, if you were to go to them and say use us to ship them, what would that breakdown be from Toledo to the exit port?

**Mr. Loftus:** The first way we approached that was to try to set up a dedicated service that would go directly from Toledo all the way to the European ports, Antwerp or Bremen. What you run into is that they look at what they're competing against. They know they're going to have to come in at a price somewhere under that \$400 level just to be competitive. When a vessel operator looks at the margin he stands to make, it just isn't there. He's going to be looking at basically a break-even operation when you consider all of the other constraints he is faced with within the system—the toll costs, the pilotage costs—

**Mr. Keyes:** Let's pursue this. How much per vehicle would it cost then from Toledo right to the European port, as compared to the \$400 figure you mentioned?

• 1135

**Mr. Loftus:** It would be really close to what it was out of Baltimore. We figure it's \$12 from the plant to the port, handling costs of about \$45 per vehicle at the port, and then the remaining probably about \$340 or \$350 by water.

**Mr. Keyes:** So \$100 more per vehicle.

**Mr. Loftus:** No, that would be a through cost. We always focused on what our competition is. We have to be either at their cost or lower to be competitive. So the total water transportation is probably going to be in the \$325 to \$350 range. That is going to get you all the way from—

**Mr. Keyes:** I guess what I'm asking you is what is the current cost and why isn't Chrysler using you? You said that is the bottom line.

**Mr. Loftus:** Actually the problem we face is more the vessel, trying to attract the vessel to come in. I mean, you are asking a vessel operator to commit. Vessel cost on a daily basis, especially for a row ship, is going to be somewhere in the neighbourhood of \$8,000 to \$10,000 a day. Can he make enough revenue by moving 500 or 600 vehicles to Europe and then hopefully get some kind of a backhaul to make this a profitable venture? The costs are extremely low. You're competing with a very well-developed network there.

[Translation]

**M. Loftus:** Oui, nous avons fait cette étude. Certes, il ne s'agit pas d'une science exacte car les gens de chez Chrysler ne vont certainement pas divulguer les chiffres réels. Quoi qu'il en soit, ils nous ont dit que le transport de l'usine jusqu'au port européen leur coûte 400\$ de moins par véhicule lorsqu'ils utilisent le chemin de fer. Les frais de transport terrestre de l'usine de Toledo jusqu'à Baltimore représentent un peu plus de la moitié de cela, c'est-à-dire entre 200 et 225\$ par véhicule. De notre côté, nous avons calculé que le tarif de transport outre-mer s'élève environ à 175\$.

**M. Keyes:** Si vous vouliez transporter ces véhicules par bateau, quels seraient les coûts de Toledo jusqu'au port de sortie?

**M. Loftus:** La première méthode que nous avons envisagée consisterait à offrir un service réservé, c'est-à-dire allant directement de Toledo jusqu'au port européen, soit Anvers ou Brême. Ce qui est important, pour l'expéditeur, ce sont les frais que doivent assumer ses concurrents. Autrement dit, l'expéditeur sait qu'il doit arriver à un prix de transport légèrement inférieur à 400\$ rien que pour être compétitif. Lorsque l'armateur examine la marge de profit qui lui reste pour offrir ce tarif, il est obligé de renoncer. Si l'on considère toutes les autres contraintes auxquelles il fait face, comme les droits d'utilisation de la voie maritime et les frais de pilotage, le meilleur résultat qu'il puisse espérer est de ne pas faire de perte, ce qui n'est pas suffisant.

**M. Keyes:** Continuons cette analyse. Combien coûterait donc le transport d'un véhicule de Toledo jusqu'à un port européen? Serait-ce plus ou moins que les 400\$ que vous venez de mentionner?

**M. Loftus:** Ce serait très semblable si l'on prenait Baltimore. Selon nos calculs, le transport coûte 12\$ entre l'usine et le port, les frais de manutention au port, environ 45\$, et le transport par eau, environ 340 ou 350\$.

**M. Keyes:** C'est donc 100\$ de plus par véhicule.

**M. Loftus:** Non, ce serait pour le coût total. Notre objectif est toujours de faire au moins aussi bien que la concurrence. Le coût total du transport par eau se situe probablement entre 325 et 350\$. Je parle ici d'un transport complet, allant jusqu'à...

**M. Keyes:** Ce que je vous demande, c'est ce que coûterait actuellement le transport de ces véhicules, et pourquoi Chrysler ne fait pas appel à vous. Vous dites qu'il s'agit d'une question de rentabilité.

**M. Loftus:** Il ne s'agit pas seulement d'un problème financier mais aussi de la nécessité d'attirer un navire pour faire ce transport. Autrement dit, pour faire ce type de transport, vous demandez à l'armateur de prendre un engagement ferme. Or, les frais d'exploitation quotidiens des navires de cette catégorie se situent aux alentours de 8 000\$ à 10 000\$. L'armateur peut-il gagner suffisamment d'argent en transportant 500 ou 600 véhicules en Europe, et en espérant obtenir un chargement au retour? L'opération peut-elle être rentable pour lui? N'oubliez pas que les frais des services concurrents sont très faibles, car leurs réseaux sont très bien établis.

## [Texte]

As I've pursued this from a marketing standpoint, we have looked at trying to go after the idea of a feeder service linking Toledo to Halifax. Halifax is a wonderful port. It offers international service, it is very competitive in its rate structures. What we could do then is focus in on the smaller shippers, the shipper who doesn't come in, who doesn't move 24,000 vehicles a year so consequently he doesn't get the great prices that someone like Chrysler does, and take advantage of a more competitive price structure that we could offer and still be compensatory.

That is why we were looking at the idea of the feeder service. But I can tell you, when you start going in there and try to deal with these fixed costs, it becomes a very real hurdle to try to overcome. That's the pilotage issue and it's the tolls. There are vessels out there that will do it.

**Mr. Keyes:** Other than Chrysler, as you mentioned it is six miles away from you, are there any other container shippers or anything like that near you?

**Mr. Loftus:** There is significant container traffic that is both inbound and outbound from the Toledo area. We took a fairly small hinterland in terms of attracting this and I think we came up somewhere in the neighbourhood of 180,000 tonnes of containerized traffic. This was based on the *Journal of Commerce* information. It was about equally divided between imports and exports. There is a significant amount of cargo inbound and outbound.

**Mr. Keyes:** Has an attempt ever been made by you or the organization to try to cross for shippers some of the total cargo they would receive, not only just for example the container—to make that connection between Toledo and Halifax, some of the container—but also incorporating the jeeps as well and that kind of thing so that you get a kind of mixed cargo on board?

**Mr. Loftus:** Yes, that was part of the effort and we continue it. I don't want to say we've thrown it out the window, but in our effort to set up a feeder-type service we were hoping to have it as a combination container and automobile type movement. More recently we've also focused in on the other cargoes that are available out there. I don't want to say that we're just going after containerized cargoes or automobiles or vehicles. We have to look at all the different cargoes that are available that could possibly be an export commodity, whether it's newsprint coming in, galvanized steel. . . But you are talking different vessels then, so you have to pick and choose where you think your best opportunity is so you don't spread yourself too thin. But we're looking at all types of cargoes. We don't have the luxury of being able to pick and choose.

**Mr. Keyes:** What's your opinion of the user fee versus the toll? If you say let's get rid of the tolls, what about user fee?

## [Traduction]

En envisageant le problème du point de vue du marketing, nous avons examiné l'idée d'un service d'acheminement des véhicules entre Toledo et Halifax. Le port de Halifax est extraordinaire. On y trouve des services internationaux, avec une structure tarifaire très compétitive. Nous nous sommes demandés s'il ne serait pas possible d'intéresser les petits expéditeurs, c'est-à-dire ceux qui ne transportent pas 24 000 véhicules par an, et qui n'obtiennent donc pas les tarifs extraordinaires que peut obtenir une société comme Chrysler, mais à qui nous pourrions offrir une structure tarifaire plus compétitive tout en préservant l'objectif de l'autofinancement.

Nous nous sommes donc penchés très attentivement sur l'idée d'un tel service d'acheminement jusqu'à Halifax, mais je dois vous dire, très honnêtement, que le problème des frais fixes est très difficile à surmonter. Il s'agit du problème des droits de pilotage et des droits de péage. S'il n'y avait pas ce problème, ce projet intéresserait probablement des armateurs.

**M. Keyes:** À part l'usine de Chrysler, qui se trouve à six milles de chez vous, y a-t-il dans les environs d'autres expéditeurs importants, par conteneurs ou non?

**M. Loftus:** Le trafic par conteneurs à destination et en provenance de la région de Toledo est loin d'être négligeable. Nous avons examiné le potentiel existant dans une région environnante assez limitée et nous sommes arrivés au chiffre d'environ 180 000 tonnes de marchandises conteneurisées. Ce chiffre a été calculé à partir d'informations publiées dans le *Journal of Commerce*, et on peut le répartir à peu près également entre les importations et les exportations. C'est donc un chiffre qui est loin d'être négligeable.

**M. Keyes:** Avez-vous déjà tenté de transporter des marchandises mixtes, c'est-à-dire de transporter non seulement des jeeps mais aussi d'autres types de marchandises, en conteneurs, pour pouvoir offrir le service entre Toledo et Halifax?

**M. Loftus:** Oui, nous avons étudié cette possibilité, et nous continuons d'ailleurs de le faire. Je ne veux pas dire que nous ayons abandonné tout espoir, mais notre objectif premier était surtout d'offrir un service d'acheminement combiné, c'est-à-dire de conteneurs et d'automobiles. Depuis quelque temps, nous examinons la possibilité de le faire avec d'autres types de marchandises. Ne croyez pas que nous nous intéressons seulement aux marchandises conteneurisées ou aux automobiles. Nous examinons toutes les marchandises qu'il serait possible d'exporter, qu'il s'agisse de papier journal, d'acier galvanisé, etc. En revanche, pour ce type de transport, on n'utilise pas le même genre de navire. En dernière analyse, il faudra faire un choix pour décider ce qui est le plus intéressant mais, pour le moment, nous examinons toutes les possibilités. À l'heure actuelle, nous n'avons pas le luxe de pouvoir choisir.

**M. Keyes:** Que pensez-vous de l'imposition de frais d'utilisation par rapport aux droits perçus par la voie maritime? Si l'on veut éliminer ces derniers, ne pourrait-on pas les remplacer par des frais d'utilisation?

[Text]

**Mr. Loftus:** There was a big debate when this whole issue came up. The reason why user fees were established on the U.S. side is because there had been such a tremendous backlog in projects that many of the ports felt had to be done, whether it was Baltimore's desire to go down to a 45-foot or 50-foot draft or the need to do some additional dredging in the New York harbour.

• 1140

There was this real log-jam of projects that weren't getting done, so there was a consensus that the only way to get it done was to impose some sort of a user fee—we'll accept it, but let's make it fair and reasonable. At the time we were working on it the idea was wonderful. It would be set at a level that would recover 40% of the operation and maintenance costs of the system. For new construction there would be a three-tier system, depending upon the depth and the magnitude of the project. It tried to be responsive to the market, but from an operation maintenance standpoint it was only supposed to cover 40%. Congress wrote into law that it would never go above 40%. Two years later, boy they changed that real quick, and now it's 125% of the operation and maintenance costs.

When different organizations come to me and express a concern about the old camel's nose under the tent, I can see why they get concerned, because Congress does have a way of changing its mind real fast. No institutional memory at all.

**Mr. Angus:** Mr. Loftus, welcome here to Ottawa. Let me just start by following up on Mr. Keyes' questioning about the Chrysler situation. What is the cost of the publicly imposed element in that \$350-\$400 figure?

**Mr. Loftus:** Sorry, I really couldn't tell you what—

**Mr. Angus:** What is the magnitude? What are we talking? Is it five bucks, twenty bucks, a hundred bucks?

**Mr. Loftus:** Boy, it's been a little while since I've had to pull that together. I know there is a set toll rate that the seaway sets on a vehicle. It's probably a few dollars, probably \$2 to \$3. On top of that you would have to throw in the cost of pilotage as an overall cost.

You're coming down to fairly small numbers on a per unit basis, but there is no margin. That's the point I was trying to get to. The margin is so slim—I'm trying to go after that—that even \$2 may be the difference between its being a profitable venture and its being unprofitable. That's a real concern.

**Mr. Angus:** I think you mentioned that the tolls were 3% of the cost. If you talk to a cargo, they operate on a 2% margin. If you've just thrown 3%, the cargo just lost any margin it had. I think we have to look at that. The cargo is going to move one way or the other. It's just which routing is it going to go through. If you throw 3% onto ours, we're not competitive.

[Translation]

**M. Loftus:** Cette alternative avait suscité un long débat aux États-Unis. La raison pour laquelle les Américains ont adopté les frais d'utilisation est qu'ils avaient énormément de projets d'aménagement portuaire en retard. Je vous donne un exemple, le fait que Baltimore voulait avoir un tirant d'eau de 45 ou 50 pieds, ou le fait qu'il fallait faire du dragage dans le port de New York.

Comme il y avait beaucoup de grands projets en retard, et comme tout le monde considérait qu'il fallait absolument les entreprendre, tout le monde a accepté l'imposition de frais d'utilisation, mais en s'efforçant de le faire de la manière la plus juste et la plus raisonnable possible. À l'époque où nous en parlions, c'était une idée fantastique. On pensait que les frais seraient établis à un niveau permettant de récupérer 40 p. 100 des frais d'exploitation et d'entretien du système. En ce qui concerne les nouveaux projets de construction, il y aurait un système à trois paliers, selon la profondeur et l'ampleur du projet. On avait donc envisagé le système de manière à tenir compte de la nature du marché, mais l'objectif ultime était de ne récupérer que 40 p. 100 des frais. Le Congrès a donc adopté une loi indiquant que l'on ne pourrait jamais aller au-delà de 40 p. 100. Deux ans plus tard, cependant, ce plafond a été dépassé. Aujourd'hui, on en est à 125 p. 100 des frais d'exploitation et d'entretien.

Quand les organisations viennent maintenant me voir en me parlant de la pointe de l'iceberg, je comprends parfaitement ce qu'elles veulent dire car le Congrès américain peut changer d'avis du jour au lendemain. Disons qu'il n'a aucune mémoire institutionnelle.

**M. Angus:** Bienvenue à Ottawa, monsieur Loftus. Je voudrais poursuivre sur le problème de Chrysler, dont vous avez discuté avec M. Keyes. Dans le chiffre de 350 à 400\$ que vous avez mentionné, quelle est la part des frais imposés par l'État?

**M. Loftus:** Je regrette, il m'est vraiment impossible de vous dire...

**M. Angus:** En avez-vous une idée? Quel est l'ordre de grandeur? Parle-t-on de cinq dollars, vingt dollars, cent dollars?

**M. Loftus:** Écoutez, il y a vraiment longtemps que je n'ai étudié cette question de près. Je sais que la voie maritime impose un droit fixe par véhicule, qui est probablement de deux ou trois dollars. Il faut cependant ajouter à cela les frais de pilotage.

Il se peut que le chiffre ne soit pas très élevé par unité mais, ce qui est important, c'est qu'il n'y a aucune marge. La marge bénéficiaire est extrêmement mince. Il se peut qu'un service devienne déficitaire si on lui impose ne serait-ce que ces deux dollars. C'est cela le problème.

Vous disiez plus tôt, monsieur Angus, que les droits représentaient 3 p. 100 des frais. Or, quand vous parlez de transport de marchandises, la marge bénéficiaire n'est parfois que de 2 p. 100. Donc, si vous augmentez les frais de 3 p. 100, l'exploitant subit des pertes. Et les marchandises doivent être transportées autrement. Si vous ajoutez 3 p. 100 à nos frais, nous ne sommes plus compétitifs.

[Texte]

**Mr. Angus:** You have a new president-elect. Does he have a position on either marine transportation or marine versus rail versus truck? Do you have a sense of where he's at with regard to the Great Lakes, St. Lawrence Seaway?

**Mr. Loftus:** After following the campaign closely over the last year, I can say that transportation received no attention whatsoever. There was always this talk about infrastructure development, but God knows what they were talking about at the time. I would hope at this point that he doesn't have a position, that he is open. Mr. Clinton talked about change, and I see that as beneficial to us, because I need a change in the way this system is being run. We are going to do our best as an association. The American Great Lake Ports is part of the international association. We are going to do our best to use our congressional contacts to get in to Mr. Clinton's people and make sure that the St. Lawrence Seaway is given at least equal treatment.

Too many of the presidents who over the last several years have come in have already been guided as to how they're going to think about the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. They've already wedded themselves either to some of the unions here or there or to port interests in another area. Mr. Clinton probably is not as familiar with the Great Lakes as we would hope he would be. Being in Arkansas, he probably knows where we are, but he probably doesn't have a really good understanding. Our job is going to be to educate him.

• 1145

**Mr. Fretz:** Has he heard of our chairman?

**An hon. member:** I doubt it.

**Mr. Fretz:** Does Mr. Clinton know our chairman?

**Mr. Angus:** I'm not sure he even knows our Prime Minister.

**Mr. Loftus:** Yes, he probably does know the Prime Minister. I think he is going to be open to some of our concerns. If we fail in making him open to our concerns, then we have no one to blame but ourselves. That's a test that I have really to engage in.

**Mr. Angus:** Given the tendency of the Democrats to be much more protectionist than Republicans—although in recent years we have found them to be very protectionist as well—is there a possibility that they will look at the Jones Act, or is it a real possibility that they won't come near that with a ten-foot pole?

**Mr. Loftus:** I would think the Jones Act is probably off limits.

**Mr. Keyes:** It's sacred.

[Traduction]

**M. Angus:** Vous venez d'élire un nouveau président. A-t-il pris publiquement position sur le transport maritime, ou sur la comparaison entre le transport maritime, le transport ferroviaire et le camionnage? Avez-vous une idée de ce qu'il pense au sujet des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Loftus:** Ayant suivi de près la campagne américaine, je n'ai aucune hésitation à vous dire que les problèmes de transport n'ont jamais été mentionnés. Certes, on a beaucoup parlé de grands travaux d'infrastructure, mais Dieu sait ce que cela voulait dire! En fait, mon seul espoir est que M. Clinton n'a encore aucune position, c'est-à-dire qu'il abordera les problèmes avec ouverture d'esprit. Il a parlé de changement, et j'estime que cela sera bénéfique car je crois qu'il faut changer la manière dont la voie maritime est gérée. Notre association va faire tout son possible à cet égard. L'association américaine des ports des Grands Lacs fait partie de l'association internationale. Nous allons donc utiliser tous nos contacts au Congrès pour obtenir accès aux collaborateurs de M. Clinton et pour nous assurer que la Voie maritime du Saint-Laurent sera traitée de la même manière que les autres modes de transport.

Ces dernières années, les présidents américains qui venaient d'être élus arrivaient avec des positions déjà bien établies au sujet du transport dans les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Ils avaient déjà pris des positions fermes, dans un sens ou dans un autre, pour obtenir l'appui de certains syndicats ou de certaines autorités portuaires. M. Clinton ne connaît probablement pas les Grands Lacs aussi bien que nous le souhaiterions. Étant donné qu'il est de l'Arkansas, il sait peut-être où nous situer, mais il ne nous connaît probablement pas très bien. C'est à nous de nous faire connaître.

**M. Fretz:** A-t-il entendu parler de notre président?

**Une voix:** J'en doute.

**M. Fretz:** Est-ce que M. Clinton connaît notre président?

**M. Angus:** Je ne sais même pas s'il connaît notre premier ministre.

**M. Loftus:** Si, je pense qu'il connaît le premier ministre. Je crois qu'il sera ouvert à certaines de nos préoccupations. Ce sera uniquement de notre faute si nous ne parvenons pas à le sensibiliser à nos préoccupations. C'est un défi que je dois relever.

**M. Angus:** Les Démocrates ayant tendance à être beaucoup plus protectionnistes que les Républicains, bien que ceux-ci se soient avérés extrêmement protectionnistes également au cours des dernières années, est-il possible qu'ils s'intéressent au Jones Act ou, au contraire, qu'ils refusent carrément d'en entendre parler?

**M. Loftus:** Je crois que le Jones Act est probablement intouchable.

**M. Keyes:** C'est quelque chose de sacré.

[Text]

**Mr. Loftus:** It is, and that is an unfortunate side to it. I have discussions with the U.S. Great Lakes fleet about this issue. I understand and I appreciate that. They provide a lot of service to my port, so I can never say anything bad about them, but as an association one of the things we have just asked them to do is to review the Canadian system.

The Canadian cabotage system is similar, but at least there is a waiver provision within it that would allow for cargoes that either cannot or will not be carried by the existing fleet, that somebody else might be able to come in and go for this waiver and then maybe move it by a waterborne system or route. Maybe in my lifetime we will get the U.S. fleet at least to consider that. I am not going to hold my breath waiting for it, though.

To a certain extent, even the waiver system that the Canadian cabotage laws provide could be of benefit to our U.S. Great Lakes fleet. It would give them the opportunity to test whether this service could work, without going through the process of building a ship for a specialized service and then finding it doesn't work. I hope that they will open up a little bit and say maybe we should test this out, see if it works. If it does work, then we can talk about building a vessel to serve that movement.

**Mr. Angus:** Is there the possibility of a specific bilateral agreement dealing with the Great Lakes? Certainly in the brief of the Thunder Bay Harbour Commission they didn't talk about a bilateral agreement; they talked about bilateral organization. Is that a route that perhaps we should be looking at and that IAGLP should be looking at?

**Mr. Loftus:** I believe George Ryan will be testifying. Is George Ryan testifying this afternoon, Mr. Chairman, from the lake carriers association?

**The Chairman:** No, not today.

**Mr. Loftus:** He would be more able to address that issue, but I can tell you the way he probably would answer it. He would say absolutely no. He might even be a little bit more hostile when he says no.

**Mr. Angus:** I'm sure.

This is an indication of my lack of knowledge of some of the process in the United States. As a result of the election of a new president, will there be a new administrator for the seaway?

**Mr. Loftus:** No.

**Mr. Angus:** So his term is fixed. Is that term up in five years?

**Mr. Loftus:** Yes, he has another five years, unless he decides to move on to bigger and better things. No, he is there as long as he wants to be, at least through this term.

**Mr. Angus:** Okay. The other area I want to touch on is the land bridge one of our Canadian railroads is developing from the Windsor-Sarnia area across the United States. Does that worry the IAGLP?

[Translation]

**M. Loftus:** Tout à fait et c'est dommage. J'ai eu des entretiens avec des représentants de la flotte américaine des Grands Lacs à ce sujet. Je les comprends. Étant donné qu'ils fournissent de nombreux services à mon port, je ne peux pas dire du mal d'eux, mais en tant qu'association, nous leur avons demandé, entre autres, de se pencher à nouveau sur le cas du réseau canadien.

Le réseau canadien de cabotage se trouve dans une situation identique, mais au moins, il y a une clause de désistement qui autorise le transport par un autre transporteur, par voie maritime ou terrestre, des marchandises qui ne peuvent pas sur le moment ou plus tard être transportées par la flotte existante. Je vivrai peut-être assez vieux pour voir le jour où la flotte américaine acceptera d'envisager une telle possibilité. Cependant, ce n'est pas demain la veille.

Dans une certaine mesure, même la flotte américaine des Grands Lacs pourrait bénéficier de la clause de désistement prévue par les lois canadiennes sur le cabotage. Cela leur donnerait l'occasion de vérifier le bon fonctionnement de ce service sans avoir à construire un navire en vue d'un service spécialisé, pour s'apercevoir par la suite que le service n'est pas rentable. J'espère qu'ils s'ouvriront un peu et qu'ils décideront de faire quelques essais. Si les essais s'avèrent négatifs, nous pourrions alors envisager de construire un navire pour assurer le service.

**M. Angus:** Peut-on envisager une entente bilatérale se rapportant expressément aux Grands Lacs? Le mémoire de la Commission portuaire de Thunder Bay n'a fait aucune mention d'entente bilatérale; il parle plutôt d'une organisation bilatérale. Est-ce une option que nous devrions envisager et que l'Association internationale des ports des Grands Lacs devrait aussi envisager?

**M. Loftus:** Je crois que George Ryan doit venir témoigner. Monsieur le président, pouvez-vous nous dire si George Ryan, de l'Association des transporteurs des Grands Lacs, doit témoigner cet après-midi?

**Le président:** Non, pas aujourd'hui.

**M. Loftus:** Il serait certainement mieux en mesure que moi de parler de cette question, mais je crois savoir ce qu'il vous répondrait. Il vous répondrait par un non catégorique et il y mettrait probablement encore plus de force que moi.

**M. Angus:** Je le crois aussi.

Je vais vous poser une question qui va vous révéler combien je connais mal le secteur américain. Est-ce que l'élection d'un nouveau président va se traduire par la nomination d'un nouvel administrateur de la voie navigable?

**M. Loftus:** Non.

**M. Angus:** Il est donc nommé pour une période déterminée. Est-ce que cette nomination arrive à échéance dans cinq ans?

**M. Loftus:** Oui, il lui reste cinq ans, à moins qu'il se laisse séduire par un meilleur poste. Non, je crois qu'il va conserver son poste, tout au moins jusqu'à la fin de son mandat.

**M. Angus:** Très bien. J'aimerais maintenant parler du pont intermodal que nos chemins de fer canadiens projettent de construire dans le secteur Windsor-Sarnia, en direction des États-Unis. Est-ce que cela inquiète l'AIPGL?

[Texte]

**Mr. Loftus:** Yes, it does. It frightens us a great deal. We already lose a great deal of cargo to the Canadian railroads into Montreal, so these land bridges cause some concern.

The only thing is, I will be interested to see if it ever happens. I know a political battle is going on right now between the City of Detroit and Port Huron over whether that will ever be done. Knowing Detroit's clout in Michigan, I wouldn't hold my breath waiting for that thing to happen either.

• 1150

**Mr. Angus:** So they have the ability to say no.

**Mr. Loftus:** Yes.

**Mr. Angus:** As a state.

**Mr. Loftus:** Yes, and just because the state will have to give some environmental approvals. If they really wanted to they could probably stop that project from happening. In talking to the folks in Detroit, if that land bridge does not occur in Detroit then it isn't going to happen. That was the quote I got from the port director in Detroit, at least. There is a parochial little battle going on.

**Mr. Angus:** What is the status of any changes in Sault Ste. Marie, Michigan, and their on-again off-again talks about a new lock? How off is it?

**Mr. Loftus:** That was the most frustrating element as I was putting together this testimony—the tremendous amount of money that is going into the inland waterway system. We have been fighting for years to get a second 1000-foot lock built at the Soo and we always have the same issue thrown in our face—it is \$250 million and who is going to pay for it? They are trying to get a local sponsor to provide at least 30% of that cost, and it seems that we are being held to one standard that is not being applied to the inland waterway system.

To be honest with you, I don't think it is going to happen because we are going to continue to have this same issue thrown in our faces. That doesn't mean we will stop working toward that end, but unless there is a change in attitude on the part of the U.S. Government and Congress, I don't think it will happen. There is a certain amount of politics that enters into it as well. The guys in the gulf are not in a big rush to see anything happen that will improve transportation along the St. Lawrence Seaway system.

**Mr. Angus:** Has IAGLP taken a position on whether or not the Western Grain Transportation Act should be modified to include the marine component under the subsidy?

**Mr. Loftus:** As an association, we haven't addressed that issue directly. We have allowed our Canadian members to take the lead on that, and we will support them and have supported them in all their undertakings. On the Western Grain Transportation Act, I will have to defer everything to the folks in Thunder Bay. They are the experts on it, and if they want to move one way we will support them on that. I heard from Paul Kennedy that he wanted one or the other.

[Traduction]

**M. Loftus:** Absolument. Cela nous inquiète beaucoup. Nous avons déjà perdu une grande partie du transport de marchandises à destination de Montréal, au profit des chemins de fer canadiens. Aussi, ces ponts intermodaux nous inquiètent.

Par contre, je me demande quand ce projet verra le jour. Je crois que ce projet fait actuellement l'objet d'une bataille politique entre Détroit et Port Huron. Connaissant l'affluence de Détroit dans le Michigan, je crois que ce n'est pas encore pour demain.

**M. Angus:** Par conséquent, il peut dire non.

**M. Loftus:** Absolument.

**M. Angus:** L'État peut bloquer le projet.

**M. Loftus:** Absolument, ne serait-ce qu'en refusant les autorisations environnementales. S'il le souhaitait, l'État pourrait probablement bloquer complètement le projet. D'après mes conversations avec des gens de Détroit, le pont intermodal passera par Détroit ou ne se fera pas. C'est ce que m'a dit le directeur des ports de Détroit. C'est un peu une bataille de clocher.

**M. Angus:** Où en sont les pourparlers entre Sault-Sainte-Marie et le Michigan au sujet des nouvelles écluses? Est-ce qu'ils sont vraiment interrompus?

**M. Loftus:** Ce qui m'a le plus agacé lorsque je préparais mon témoignage, ce sont les sommes d'argent incroyables qui sont consacrées au transport par les voies navigables intérieures. Nous réclamons depuis des années la construction d'une deuxième écluse de 100 pieds à Sault-Sainte-Marie, mais on nous rappelle toujours que cela coûterait 250 millions de dollars et que les investisseurs ne se bousculent pas au portillon. On recherche un investisseur local qui pourrait financer au moins 30 p. 100 des coûts de construction. Il semble qu'on nous impose une norme qui ne s'applique pas au réseau des voies de navigation intérieures.

Honnêtement, je ne pense pas que la construction ira de l'avant, car on nous opposera toujours le même argument. Cela ne veut pas dire que nous ne poursuivrons pas nos efforts mais, nous pensons qu'ils ne porteront pas fruit tant qu'il n'y aura pas un changement d'attitude de la part du gouvernement et du Congrès américain. La politique a une grande influence sur cette question. Les gens du Golfe ne sont pas pressés de voir réaliser n'importe quel projet qui améliorerait le transport dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Angus:** Est-ce que l'AIPGL s'est prononcée sur la modification de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en vue d'élargir les subventions au transport maritime?

**M. Loftus:** Notre association n'a pas abordé directement cette question. Nous avons laissé nos membres canadiens prendre l'initiative à ce sujet et nous les appuierons dans leur entreprise, comme nous l'avons toujours fait. Je laisserai nos membres de Thunder Bay décider au sujet de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Ils sont les spécialistes en la matière et ils auront toujours notre appui quelle que soit leur décision. Paul Kennedy semble vouloir que la question soit

[Text]

From the testimony I heard and in talking to him over the last couple of days, it is my understanding that they would like to see the direct payments, and we will support them on that.

**Mr. Angus:** You have to be careful though, because FACTS, which is another coalition, doesn't take the same position the Port of Thunder Bay does. They are taking a more careful and balanced east-west position. There are many voices in Canada, so you are probably wise to stay out of it.

One final question, to give you a chance for a plug, where is the annual general meeting this year? Which city, which country is it in?

**Mr. Loftus:** Right now it is supposed to be in my home port of Toledo. I would like to see it there, but right now we are in discussions with the Chamber of Maritime Commerce over a unified organization. One of the concerns we have had over the last several years is the growth in the number of organizations that claim to represent the Great Lakes, whether they be environmental, maritime or whatever.

About three or four years ago we undertook an effort to start bringing everybody under the umbrella of the IAGLP. We failed miserably in that and when the chamber brought up the idea of working with us on some issues, it sounded like a good opening to bring our organization and some of the things we have done into the chamber and to set up a brand new organization. In this way, when you as legislators or when our legislators on the U.S. side are looking to find a position on the Great Lakes, they will hear one voice. I am not sure this will actually happen, but I want to try to eliminate as many voices as possible.

The reason I bring that up is that if that happens, the IAGLP may not exist as an organization. We may not have an annual meeting in the way we have had over the last many years. As a ports organization, hopefully we will still exist as a caucus within the chamber and we will make sure that our views are brought to the attention of the respective governments. But we could very well be kind of gone as an official organization.

• 1155

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Loftus, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Fretz, do you have a question?

**Mr. Fretz:** It isn't even noon yet. We have to make sure Mr. Loftus earns his keep.

**The Chairman:** I think he's done that already with his answers.

**Mr. Fretz:** I have just two brief questions.

In reflecting on non-traditional cargoes, I want to come back to automobiles if I may. We have European manufacturers shipping automobiles to North America—Mercedes, Volvo, Volkswagen, etc. Given your

[Translation]

tranchée. D'après son témoignage et d'après les conversations que j'ai eues avec lui ces derniers jours, il me semble qu'il préférerait des paiements directs. Il peut compter sur notre appui.

**M. Angus:** Cependant, vous devez être prudent, car il y a une autre coalition, FACTS, qui a adopté une position différente de celle du port de Thunder Bay. Cette position est plus prudente et préconise un meilleur équilibre entre l'Est et l'Ouest. Vous avez probablement raison de rester en retrait, car les points de vues différents sont nombreux au Canada.

Une dernière question pour vous permettre de faire un peu de publicité. Où doit avoir lieu votre assemblée générale annuelle cette année? Dans quelle ville, dans quel pays?

**M. Loftus:** Pour le moment, elle doit se tenir dans mon port natal de Toledo. J'aimerais qu'elle se tienne là-bas, mais nous sommes actuellement en pourparlers avec la Chambre de commerce maritime afin d'unifier l'organisation. Ce qui nous inquiète depuis quelques années, c'est la multiplication des organisations environnementales, maritimes ou autres, qui prétendent représenter les Grands Lacs.

Il y a trois ou quatre ans, nous avons essayé de rassembler tout le monde au sein de l'AIPGL. Ce fut un échec terrible, et lorsque la Chambre a proposé de collaborer avec nous sur certaines questions, cela nous parut être l'occasion d'unir nos forces avec elle afin de créer une organisation nouvelle. De cette manière, lorsque les législateurs canadiens et américains essaieront de s'entendre sur les Grands Lacs, nous pourrions nous prononcer d'une seule et même voix. Je ne sais pas si nous y parviendrons, mais je vais essayer d'unir le plus possible les nombreuses voix différentes qui existent actuellement.

J'en parle parce que, si cela arrive, l'AIPGL n'existera plus en tant qu'organisation. Nous n'aurons plus d'assemblées annuelles comme nous en tenons depuis de nombreuses années. Nous continuerons d'exister probablement en tant qu'organisation portuaire, sous la forme d'un caucus à l'intérieur de la chambre de commerce, et nous ferons en sorte que nos positions soient connues de nos gouvernements respectifs. Mais il est fort possible que nous disparaissions en tant qu'organisation officielle.

**M. Angus:** Merci, monsieur Loftus, merci monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Fretz, avez-vous une question à poser?

**M. Fretz:** Il n'est pas encore midi et il faut bien que M. Loftus nous en donne pour notre argent.

**Le président:** Je crois que c'est déjà fait, avec toutes les questions auxquelles il a répondu.

**M. Fretz:** J'ai deux petites questions à poser.

En ce qui a trait aux marchandises non traditionnelles, j'aimerais revenir aux automobiles, si vous le permettez. Certains fabricants européens, comme Mercedes, Volvo, Volkswagen, etc., exportent des automobiles en Amérique du

[Texte]

comments about Jeep shipping from Ohio, are we making any progress in talks with manufacturers in Europe? Can they ship to the heartland of North America where the market is and then go back with Chrysler products, for example?

**Mr. Loftus:** No, actually we've really been stymied in that. I'd like to give you a little background. Up until 1978 or 1979, the port of Toledo used to receive about 50,000 VWs a year—the VW, the Bug and their vans. When the folks at Volkswagen built their plant in Pennsylvania, they just shut off that flow of vehicles immediately. Now that the VW plant has been shut down they're looking back at the U.S. market for import purposes. They've established their distribution through the east coast.

The other thing is the VW share of the market continues to dwindle, and they'd have a difficult time justifying another distribution point within the heartland of the United States. That's a problem we've faced.

We have tried to work with the folks at Volvo, I do believe. It was either Volvo or Saab. They do discharge quite a number of vehicles through Halifax. That was a potential backhaul for this feeder service idea. You have to get one component of it started before you can really make a serious inroad into bringing those vehicles back.

The Europeans' ability to really penetrate the U.S. market has started to decrease. We're going after a smaller and smaller pie, not only the piece of the pie.

**Mr. Fretz:** Thank you. Just one point for clarification. I may have not heard you correctly, but I believe that you referred to a figure of \$9 billion for construction in the United States. On page 3 in your brief, on capital construction for the inland waterways systems, it indicates it's \$2.2 billion.

**Mr. Loftus:** That number is for the projects funded through the Inland Waterways Trust Fund. So there is a user fee that supports that \$2.2 billion. My greater concern are the projects being constructed outside of the Inland Waterways Trust Fund.

**Mr. Fretz:** Which totals \$9 billion? It includes this?

**Mr. Loftus:** No, no, in addition to that. One of the items in the brief is in the back—it's listed underneath, on pages 94, 95, and I think even into 96. A number of projects are being constructed on the lower Mississippi River. This is from one of the studies that I have on the upper Mississippi River, middle Mississippi River, and the lower Mississippi River systems. Those are the projects that come out to about \$9 billion. Just so you understand it, there was a navigation component to all of those projects. I included the next couple of pages, which give brief descriptions of these projects. I can't even pronounce some.

[Traduction]

Nord. À la suite des commentaires que vous avez formulés au sujet des expéditions de jeeps depuis l'Ohio, j'aimerais savoir si vous estimez que nous avons accompli des progrès dans nos pourparlers avec les fabricants européens? Est-ce qu'ils peuvent expédier leurs marchandises au centre de l'Amérique du Nord, là où se trouve le marché, et faire le voyage de retour avec des produits Chrysler, par exemple?

**M. Loftus:** Non, notre proposition a vraiment rencontré une grande résistance. J'aimerais vous donner d'autres détails à ce sujet. Jusqu'en 1978 ou 1979, environ 50,000 Volkswagen transitaient chaque année par le port de Toledo. Il y avait la coccinelle et les camionnettes. Tout cela a cessé brutalement lorsque Volkswagen a construit son usine en Pennsylvanie. Depuis la fermeture de l'usine, Volkswagen cherche à nouveau des possibilités d'importation sur le marché américain. La firme automobile a établi son réseau de distribution sur la côte est.

Par ailleurs, la part du marché détenue par Volkswagen ne cessant de diminuer, le constructeur allemand a de la difficulté à justifier la création d'un autre point de distribution au coeur des États-Unis. Voilà le problème qui se pose à nous.

Je crois que nous avons essayé de collaborer avec les représentants de Volvo, à moins que ce soit ceux de Saab. Ils livrent un assez grand nombre de véhicules à Halifax. Il y avait un potentiel de trajet de retour pour ce service d'apport. Il faut mettre un pied dans le secteur avant de pouvoir faire une percée véritable au niveau du transport de véhicules lors du trajet de retour.

La capacité des Européens à vraiment pénétrer le marché américain a commencé à décliner. C'est le gâteau lui-même qui diminue, pas seulement les parts du gâteau.

**M. Fretz:** Merci. Une dernière précision. Je me demande si je vous ai bien compris lorsque vous avez cité le chiffre de neuf milliards de dollars pour la construction aux États-Unis. À la page 3 de votre mémoire, pour le poste des immobilisations pour la construction d'un réseau de voies navigables intérieures, vous indiquez 2,2 milliards de dollars.

**M. Loftus:** Ce chiffre concerne les projets financés par l'Inland Waterways Trust Fund. Par conséquent, les droits d'utilisation contribuent à ce montant de 2,2 milliards de dollars. Je m'inquiète surtout des projets qui ne bénéficient pas du financement de l'Inland Waterways Trust Fund.

**M. Fretz:** Ils sont compris dans les neuf milliards de dollars?

**M. Loftus:** Non, ils viennent s'ajouter à cette somme. Le mémoire contient une liste à la fin, aux pages 94 ou 95 ou peut-être même 96. Un certain nombre de projets sont en cours sur le cours inférieur Mississippi. Ces renseignements proviennent des études qui ont été faites sur le cours supérieur, le cours moyen et le cour inférieur du Mississippi. Tous ces projets de construction se chiffrent à environ neuf milliards de dollars. J'aimerais vous signaler que tous ces projets de construction contenaient un élément maritime. J'ai joint quelques pages qui présentent une brève description de ces projets. J'ai du mal à prononcer certains des noms cités.

[Text]

The Ouachita and Black River, construction of the 9-foot-deep, 100-foot-wide channel with four 600-foot by 84-foot locks, which began in 1963. The \$247-million, 382-mile-long waterway project is 92% complete, but completion is now indefinite.

It goes on. These are projects that are not funded through any user fee. That's obviously a competitive element working against us. You'll notice each one has a navigation component to it.

• 1200

**Mr. Fretz:** The timeframe is up to 1999 for some and 2010 for others. That's a substantial amount.

**Mr. Loftus:** When you think about the St. Lawrence-Great Lakes Seaway system, ever since the modern system was built in the 1950s we have had user fees on it. Some of these projects were begun well after our system was in operation. They've had competitive advantage over all these years because they have not been forced to really recover the true cost of their operations, while we have had to face more of a cost recovery element.

**The Chairman:** Could we have an adjournment for five minutes? I see our next witnesses are here and we will continue after that.

• 1201

• 1213

**The Chairman:** We have before us Mayor Bill Longo from Thorold, Councillor Fred Neale, and Administrator Ken Todd. Gentlemen, welcome to Ottawa. We are glad to see you here. We had hoped to get down to the Niagara region. I don't know if we are going to be able to do that with everything that is occurring and Parliament being adjourned for the referendum and so on. It has been a little difficult. So we appreciate you coming here to appear in front of us today and we look forward to your brief.

**His Worship Mayor William C. Longo (City of Thorold):** Thank you, Mr. Chairman. It's a little different from our area. It's all automatic up here, I guess, but I see some friendly faces around the table. We are here to make a presentation to the committee on the Lakeview Cemetery. We will try to be as brief as possible to allow some time for questions from members. I will ask Ken to bring us through the introduction to our report.

**Mr. Ken Todd (Administrator, City of Thorold):** I think the brief has been distributed. The first several pages deal with some background on the issue we are discussing today. At the back of the report there are a number of tabs I will refer to throughout my presentation. I don't want to direct you to them now, but they contain reading material or information you could refer to at a later time.

[Translation]

C'est en 1963 qu'ont commencé les travaux de construction sur la rivière Ouachita et Black d'un chenal de neuf pieds de profondeur et de 100 pieds de large, équipé de quatre écluses de 600 pieds sur 84. Ce projet de construction de la voie navigable—247 millions de dollars et 382 milles de long—est achevé à 92 p. 100, mais on ignore actuellement quand il sera complètement terminé.

Le reste est à l'avenant. Ce sont des projets qui ne sont pas financés par les droits d'utilisation. C'est sans aucun doute un élément qui joue en notre défaveur. Vous remarquerez que tous ces projets de construction contiennent un élément maritime.

**M. Fretz:** On prévoit que certains projets seront achevés en 1999 et d'autres en 2010. Cela nous mène loin.

**M. Loftus:** Depuis la construction de la voie de navigation moderne, dans les années 50, la voie maritime qui relie le Saint-Laurent aux Grands Lacs perçoit des droits d'utilisation. Certains de ces projets de construction ont été commencés bien après que notre réseau de voies navigables entre en activité. Ils ont bénéficié d'un avantage pendant toutes ces années, parce qu'ils n'étaient pas tenus de récupérer véritablement leurs frais de fonctionnement, alors que ce n'était pas le cas pour nous.

**Le président:** Pouvons-nous suspendre la séance pendant cinq minutes? Je vois que nos prochains témoins sont déjà arrivés. Nous continuerons après la pause.

**Le président:** Nous avons devant nous le maire de Thorold, Bill Longo, le conseiller Fred Neale et l'administrateur Ken Todd. Messieurs, soyez les bienvenus à Ottawa. Nous sommes contents de vous voir. Nous avions espéré pouvoir nous rendre dans la région de Niagara, mais je ne sais pas si cela sera possible, à cause de tout ce qui se passe et étant donné que le Parlement a dû ajourner ses travaux, en raison du référendum, etc. Tout cela nous a causé quelques difficultés. Aussi, nous vous remercions d'être venus ici aujourd'hui et nous sommes prêts à écouter votre exposé avec intérêt.

**Son honneur le maire William C. Longo (ville de Thorold):** Merci monsieur le président. Nous sommes un peu dépayés. Tout a l'air d'être automatique ici, mais je vois des visages connus autour de cette table. Nous sommes ici pour présenter au comité un exposé sur le cimetière Lakeview. Nous tâcherons d'être aussi brefs que possible afin de garder du temps pour les questions. Je vais demander à Ken de présenter notre rapport.

**M. Ken Todd (administrateur, ville de Thorold):** Je crois que le mémoire a été distribué. Les premières pages présentent l'historique de la question que nous allons aborder aujourd'hui. Vous remarquerez, à la fin du rapport, un certain nombre de sections auxquelles je me référerai tout au long de mon exposé. Il n'est pas nécessaire de les consulter maintenant, mais elles contiennent des documents ou des renseignements auxquels vous souhaiterez peut-être vous référer plus tard.

## [Texte]

We are here to address the issue of Lakeview Cemetery expropriation. This expropriation happened in 1965 and encompassed approximately 2,000 acres of land. It was expropriated to be used for the new superlock and canal expansion in the Welland Canal system. Included in those 2,000 acres were approximately 30 acres of land owned by the City of Thorold. This 30 acres of land houses Lakeview Cemetery, where at the present time over 7,000 bodies are buried.

## • 1215

After the expropriation took place in 1965 it took approximately six and a half years, but the City of Thorold and the St. Lawrence Seaway Authority entered into an agreement. This agreement covered a 15-year term and that term expired in 1987. This agreement provided for an exchange of lands with the seaway where the corporation was given approximately 55 acres of land approximately a half mile east of the present site. I will be referring to that in the brief as a new Lakeview Cemetery.

I don't want to confuse you. There is the Lakeview Cemetery, which is the old site, and the new Lakeview Cemetery is the site that was given to us under the agreement of 1972. Now that agreement contained a provision for approximately \$67,000 in maintenance funds. Those funds were to cover the 15 year term and that agreement ended in 1987. As of this point we have been negotiating with the St. Lawrence Seaway Authority over the past five years and there has been no agreement reached as of this date.

I will just point out that since 1987 the City of Thorold has had the sole responsibility and has picked up the entire cost of the maintenance of the operation of the cemetery lands.

As I say, we have been negotiating with the St. Lawrence Seaway Authority since 1987, and in May of this year we had our final meeting with them. I can say we have had numerous meetings with them to try to reach an agreement without having to take it past the seaway authority, but we were not able to reach an agreement.

Our position has not really changed that much over the years and it is outlined on page 2. What we are looking for is that the lands be deeded back to the City of Thorold for some nominal consideration. I will get into the rationale about that in a little bit.

The second thing is that at the present time it has been identified there is over \$400,000 in capital improvements that need to be undertaken. This includes roadworks, water repair, and landscaping work that has been needed over the years. We are asking for contributions in that amount from the St. Lawrence Seaway Authority. Again I will get into the rationale as to why we are asking for that later on.

On June 8 the St. Lawrence Seaway Authority got back to us with their response. It indicated they will not deed the land back to us because in their mind they still feel these lands are vital to the future expansion of the St. Lawrence Seaway Authority and in particular the Welland Canal.

## [Traduction]

Nous sommes ici pour vous parler de l'expropriation du cimetière Lakeview. Cette expropriation d'un terrain d'environ 2 000 acres a eu lieu en 1965. Ces terrains ont été expropriés pour permettre la construction des nouvelles écluses et l'agrandissement du canal qui est relié au réseau du canal Welland. Ce territoire exproprié contenait environ 30 acres de terres appartenant à la ville de Thorold. Ce terrain de 30 acres abrite le cimetière Lakeview, où plus de 7 000 personnes ont été inhumées jusqu'à présent.

Après l'expropriation, en 1965, il a fallu attendre à peu près six ans et demi pour que la ville de Thorold et l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent en viennent à une entente. Cette entente, d'une durée de 15 ans, est parvenue à échéance en 1987. Cette entente prévoyait un échange de terres en vertu duquel l'administration de la voie maritime devait fournir à la ville un terrain d'environ 55 acres situé à peu près un demi-mille à l'est du cimetière actuel. C'est le terrain que j'appelle, dans notre mémoire, le nouveau cimetière Lakeview.

Tout cela peut vous paraître un peu confus. Il y a le cimetière Lakeview, qui est l'ancien cimetière, et le nouveau cimetière Lakeview, qui est le terrain qui nous a été donné conformément à l'accord de 1972. Cet accord contenait une disposition prévoyant le versement d'un montant d'environ 67 000\$ dollars pour l'entretien. Ce montant était payable pendant les 15 années de la durée de l'entente, qui prenait fin en 1987. Depuis cinq ans, nous sommes en négociation avec l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et aucun accord n'a encore été conclu.

Permettez-moi simplement de vous préciser que, depuis 1987, c'est la ville de Thorold qui assume à elle seule la totalité des frais d'entretien et d'exploitation des deux cimetières.

Comme je viens de le dire, nous sommes en négociation avec l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent depuis 1987, et notre dernière rencontre remonte au mois de mai dernier. C'est en vain que nous avons essayé, à plusieurs reprises, de négocier un accord sans passer par l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Notre position n'a pas vraiment changé au cours de toutes ces années. Elle est présentée à la page 2. Ce que nous demandons, c'est que les terrains soient rétrocédés à la ville de Thorold pour un montant symbolique. Je vous expliquerai tout à l'heure les raisons de cette démarche.

La deuxième chose, c'est qu'il s'avère maintenant qu'il faudra entreprendre des travaux, dont la facture sera supérieure à 400 000\$. Il s'agit de travaux de voirie, de réparations du réseau d'adduction d'eau et d'entretien paysager, que nous avons retardés d'année en année. Nous demandons à l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent de participer financièrement à ces travaux. Je vous expliquerai également plus tard pourquoi.

Le 8 juin, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent nous a fait parvenir sa réponse. Elle n'a pas l'intention de nous rétrocéder le terrain parce qu'elle estime toujours qu'il est indispensable à l'expansion future de la voie maritime et en particulier du canal Welland.

[Text]

Secondly, they have come up with an amount of \$21,000 per year that they are willing to give us to cover the operating costs of the cemetery. We do not feel that comes close to meeting our needs in terms of the actual operating costs are.

Thirdly, they will not provide any money for capital improvements. They do not feel that is their responsibility and at this point said there was no money on the table as far as they are concerned in terms of doing those needed repairs.

I don't want to get into too much more on the background of the cemetery, but I can tell you that one of the underlying themes is that it was a 15-year agreement, and there were certain requirements contained in there that envisioned us gaining operating costs for that 15-year period. Not being there, but trying to put yourself back into what the thought process was when this was signed in 1972, was that I think everybody that was there at the time envisioned the cemetery being moved within that 15-year time period. In other words, I think the people who made the decision at the time envisioned that this superlock proposal and the expansion would take place sometime in the early 1970s and no later than 1987, which is when this maintenance period ended. That has not happened and now we are stuck with an outdated agreement. We are hoping now that we can get some action and put this issue to rest once and for all.

There is an underlying theme that plays here, which is that I think everybody we talk to who was involved at the time entered into this in good faith thinking that the 7,000 bodies would be relocated within the term of the agreement.

On page 4 of the brief we get into again highlighting what our presentation was in terms of our last proposal to the St. Lawrence Seaway Authority. I would just like to give you the background on the rationale.

• 1220

With the economic and engineering and environmental considerations that are in place today, which were not in place back in the 1960s, we feel this is just too massive a project to ever take place. The considerations over that 28-year period have included a whole set of new provincial environmental regulations. Just the sheer magnitude of the cost of trying to undertake this, coupled with the decreasing volumes in traffic and all the other problems the Welland Canal and St. Lawrence Seaway system are faced with, we don't see it as being a reality.

Because this move has not taken place over the 15 years, we've now been saddled with essentially two cemeteries. We're having to maintain a new cemetery where we're actively burying and continuing to sell lots and maintain that. On the other hand, we have the old cemetery, which we still have to maintain. Because there has been no move on closing that and moving the bodies over, and turning that into totally federally controlled lands, we're faced with these double costs and double tax burden on the taxpayers of Thorold.

[Translation]

Deuxièmement, elle propose de nous verser 21 000\$ par an pour couvrir les frais d'entretien du cimetière. Nous estimons que ce montant est loin de répondre à nos besoins, compte tenu du montant que nous coûte réellement l'entretien du cimetière.

Troisièmement, elle refuse de participer financièrement aux travaux de rénovation de l'infrastructure. Estimant que cela ne relève pas de sa responsabilité. Elle précise par ailleurs qu'il n'a jamais été question que l'administration de la Voie maritime participe financièrement aux travaux de réparation.

Je n'ai pas l'intention de m'étendre plus longuement sur le cimetière, mais je vous rappelle que l'accord était au départ d'une durée de 15 ans et qu'il contenait certaines clauses qui nous permettaient d'espérer une participation de l'administration de la voie maritime aux frais d'entretien pendant cette période de 15 ans. Je sais que vous n'étiez pas là lorsque l'accord a été signé en 1972, mais tous les signataires étaient persuadés, à l'époque, que l'on aurait procédé au déménagement du cimetière au cours de cette période de 15 ans. Autrement dit, je crois que les gens qui ont pris la décision à l'époque estimaient que la construction de l'écluse géante et l'expansion de la voie maritime se feraient au début des années 1970 et pas plus tard qu'en 1987, puisque c'est l'année où prenait fin la période visée par les frais d'entretien. Rien de tout cela ne s'est produit et nous sommes maintenant aux prises avec un accord dépassé. Nous espérons maintenant faire bouger les choses afin de régler cette question une fois pour toute.

Il y a un autre élément qui intervient ici. Je crois en effet que tous les signataires à qui nous avons parlé ont conclu cet accord de bonne foi, pensant que les 7 000 corps seraient transférés pendant la durée d'application de l'accord.

À la page 4 du mémoire, nous exposons les grandes lignes de la dernière offre que nous avons faite à l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je vais maintenant vous expliquer ce qui nous a amenés à prendre notre position actuelle.

Nous pensons que ce projet est beaucoup trop gigantesque pour être réalisé de nos jours, compte tenu des impératifs économiques, techniques et environnementaux que nous connaissons aujourd'hui et qui n'existaient pas dans les années 1960. En 28 ans, la province a adopté tout une nouvelle réglementation en matière d'environnement. Nous ne pensons pas que le projet puisse se réaliser un jour, en raison tout simplement des coûts qu'il entraînera, de la diminution du trafic ainsi que des autres problèmes que connaissent le canal Welland et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Or, puisque il ne s'est rien passé au cours de la période de 15 ans visée par l'accord, nous avons maintenant deux cimetières sur les bras. Nous devons assurer l'entretien d'un nouveau cimetière où nous enterrons nos morts et où nous continuons à vendre des concessions. D'un autre côté, nous devons continuer à entretenir l'ancien cimetière. Puisque le transfert des corps n'a pas eu lieu et que l'ancien cimetière n'a pas été fermé et placé sous la responsabilité entière du gouvernement fédéral, les contribuables de Thorold doivent absorber des coûts et un fardeau fiscal doubles.

[Texte]

We've had reports done. We had a study done by a landscape architect who identified the amount of land we need. It is almost double our requirements. So it is clearly a detriment to the city that we have to be looking after so much acreage when we really don't need it. Since we've been saddled with these costs for the last four or five years, we don't want to see ourselves further saddled with those costs until such time as a decision is made on what is going to happen with this proposal for a superlock.

Again, the corporation position is we feel these lands are surplus to the needs of the seaway. Having said that, we think there should be a movement made by the seaway to declare them surplus and turn them back to us. We feel we can more adequately control the lands and take care of them.

Our estimated operating costs, and these are very conservative estimates, are somewhere in the neighbourhood of \$40,000 to \$50,000 per year, and this is being added to our tax base. That is coupled by approximately \$400,000 in capital improvements. So you can see that the \$21,000 that has been offered by them still places a significant tax burden on our small municipality; and we don't feel that tax burden should be placed on our local residents.

The next issue beyond that deals with the fact that no date has been fixed. We simply feel we can't go on into this blindly for the next 20 years or 30 years without a commitment. That gets into the capital costs. The city's position has been that it is very difficult for us to go back to the taxpayers and justify an expenditure of \$400,000 on federal lands, especially when we don't have a long-term agreement. At the present time the St. Lawrence Seaway Authority has indicated that they would be willing to give us a 20-year timeframe.

From our standpoint, to expend \$400,000 of our own tax money on land we don't own and on such a short term, we don't feel it is fair to our taxpayers. We feel, since they are federal lands, that we shouldn't have to put those capital improvements onto federal lands.

Because we have not been allowed to sell any new graves in the cemetery, we can't generate any revenue off these lands. That has been crippling us as well. And the St. Lawrence Seaway Authority's position is they would like to see no burials take place, period. Our position is if the lands were turned back to us, we could get into new grave lots, generate some more revenue, and therefore we may not need that money from the St. Lawrence Seaway Authority because we can generate it ourselves.

The St. Lawrence Seaway Authority position is they feel the lands are needed, and they won't deed them back. They're willing to enter into a 20-year lease with us: \$21,000 a year for the 20 years, and no capital money at all coming in our direction. We feel that the 20-year period is unreasonable. Even if they started today with an approval, it would probably take more than 20 years to get the federal and environmental approval that would be necessary.

[Traduction]

Nous avons commandé des rapports, nous avons fait faire une étude par un architecte paysagiste qui a déterminé la superficie dont il nous faudrait disposer. C'est pratiquement le double de nos besoins. Par conséquent, la ville est vraiment pénalisée par le fait d'avoir à entretenir des terrains dont elle n'a que faire. Nous payons ces coûts depuis quatre ou cinq ans, mais nous ne voulons pas continuer à le faire jusqu'à ce qu'une décision soit arrêtée au sujet du projet d'écluse géante.

D'autre part, la municipalité estime que la voie maritime n'a pas besoin de ces terrains. En conséquence, nous voulons que l'Administration de la voie maritime les déclare excédentaires et nous les retourne. Nous croyons être en mesure de mieux les surveiller et les entretenir si nous en sommes propriétaires.

D'après des estimations extrêmement prudentes, les coûts d'exploitation sont de l'ordre de 40 000\$ à 50 000\$ par an. Ces coûts, auxquels s'ajoutent environ 400 000\$ de travaux de rénovation, viennent grossir notre assiette fiscale. Vous pouvez donc constater que les 21 000\$ que nous offre actuellement l'Administration de la voie maritime ne font pas grand chose pour alléger le fardeau fiscal de notre petite municipalité et nous ne pensons pas que les habitants de Thorold devraient avoir à supporter ce fardeau supplémentaire.

En outre, aucune date n'a été fixée pour le moment. Nous estimons tout simplement que cet état de choses ne peut durer 20 ou 30 ans sans un engagement de la part de l'Administration de la voie maritime. Ce sont les coûts d'immobilisations qui posent problème. Il nous paraît extrêmement difficile de justifier auprès des contribuables une dépense de 400 000\$ en travaux d'entretien de terres fédérales, surtout en l'absence d'un accord à long terme. L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent précise actuellement qu'elle est disposée à nous consentir une période de 20 ans.

À notre avis, il serait injuste pour nos contribuables que nous consacrons 400 000\$ de notre budget à un terrain qui ne nous appartient pas et pendant une période aussi courte. Nous pensons, puisque ces terres appartiennent au fédéral, que nous ne devrions pas payer la facture des travaux d'entretien.

Ce terrain ne nous rapporte plus rien, puisque nous n'avons pas le droit de vendre de nouvelles concessions dans l'ancien cimetière. Voilà un autre élément qui nous pénalise également. L'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent s'oppose catégoriquement à ce qu'il y ait de nouvelles sépultures. De notre côté, nous pensons que si les terrains nous étaient rétrocédés, nous pourrions, par la vente de nouvelles concessions, produire de nouvelles recettes, ce qui rendrait inutile l'augmentation de la participation financière de l'Administration de la Voie maritime du Saint-laurent.

Cette administration prétend qu'elle a besoin de ce terrain et refuse de nous le rétrocéder. Elle accepterait de signer un bail de 20 ans aux termes duquel elle nous paierait 21 000\$ par an pendant 20 ans, mais sans aucune participation aux dépenses d'aménagement. Nous estimons que 20 ans n'est pas une période raisonnable. Même en commençant dès aujourd'hui, il faudrait probablement plus de 20 ans à l'Administration pour obtenir l'approbation du gouvernement fédéral et les autorisations nécessaires en matière d'environnement.

[Text]

We are talking a long-term lease as a second option. If they are not willing to deed the lands back, we would like to look at a long-term lease with them, and we are talking somewhere in the neighbourhood of 50-plus years. We talked about a 99-year lease with them. We feel that is more appropriate because that gives us some direction as to where to go in terms of moneys we can expend on the lands.

• 1225

The second part of their proposal gets into the fact that they feel they do not have any obligation to provide us with the capital money. Again, our position is that it is their land and we are maintaining it for them, but to put \$400,000 in municipal dollars into capital improvements—since we don't own the lands, we don't think that is an appropriate use of our dollars.

We are look at our role as being almost a caretaker of those lands for the federal government or the St. Lawrence Seaway Authority, until such time as they move these bodies. It has been 28 years now and we feel it is time that some decisions were made in terms of what will happen here in the long term.

Something happened in the province of Ontario in July of this year. Some new cemetery act regulations came into place that will put further burdens on the local municipalities. These apply to all of the grave markers in these cemeteries, and to cemeteries across the province. They are now the responsibility of the cemetery owners. Prior to this legislation, the responsibility for those markers belonged to the owner. If you had a loved one buried there and the marker was damaged or it tipped over or was vandalized, it was your responsibility to fix it. Those responsibilities now reside with the municipality in this case, but in any other case, with any private cemetery owner.

Our staff have looked at it and they estimate that will put an additional \$200,000 into this scenario. This includes stress testing all of the markers, and there are 7,000 markers in the cemetery. That was included in the regulations so that things aren't toppling over and people don't get injured.

Another major concern of ours is that this cemetery will become more and more run down with inadequate maintenance. It will become a safety factor to the residents who visit there. Again, these are federal lands and if any lawsuit comes out of that, we are all into the game. We want to try to avoid that.

We have a plan with the city, and we are trying to make certain operations with the city into sustainable entities. One of them is the cemetery. Our philosophy is that it is a service that we provide, but that service should be able to stand on its own two feet.

In other words, what we charge an individual for grave openings and grave sales, we should be able to generate enough revenue to have that stand on its own and not be a tax burden on the residents. In the present situation, we are not able to accomplish that. We are looking at \$400,000 in capital improvements and approximately \$40,000 a year put back into the tax base that we feel should not be there.

[Translation]

Notre deuxième option consiste en un bail à long terme. Si l'administration refuse de nous rétrocéder le terrain, nous voulons signer avec elle un bail à long terme d'au moins 50 ans. Nous lui avons proposé un bail de 99 ans. Une telle durée nous paraît plus appropriée, étant donné que cela nous permet de mieux planifier les mises de fonds que nous pouvons consacrer à ce terrain.

Dans la seconde partie de sa proposition, l'administration explique les raisons pour lesquelles elle estime ne pas être tenue de nous fournir des fonds de capital. Sur ce point également, notre position est la suivante: ces terrains sont les leurs et nous en assurons l'entretien, mais investir 400 000\$ de nos ressources municipales pour des améliorations aux immobilisations, ne nous paraît pas être une utilisation appropriée de notre argent puisque nous ne sommes pas propriétaires de ces terrains.

Nous considérons que notre rôle est d'en assurer la garde pour le gouvernement fédéral ou la Voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à ce que les restes des personnes inhumées aient été transportées ailleurs. Cela dure depuis 28 ans et nous estimons que le moment est venu de prendre des décisions à long terme.

Il est arrivé quelque chose en Ontario, en juillet dernier. Le nouveau règlement découlant de la Loi sur les cimetières accroîtra la charge imposée aux municipalités locales. Ce règlement s'applique à toutes les pierres tombales des cimetières de la province. Ce sont maintenant les propriétaires de cimetières qui en sont responsables, alors qu'auparavant, c'était le propriétaire de la tombe qui était chargé des stèles. Si un être cher était enterré là et si sa pierre tombale était endommagée, renversée ou vandalisée, c'est à vous qu'il appartenait de faire faire les réparations requises. Ces responsabilités incombent maintenant à la municipalité dans ce cas-ci, mais dans tous les autres, elles retombent sur tout propriétaire privé de cimetière.

Des membres de notre personnel ont étudié la question et estiment que cela nous coûtera 200 000\$ de plus. Le règlement exige en effet que l'on soumette toutes les pierres tombales à des tests de résistance; or, il y en a 7 000 dans ce cimetière. La raison de ce règlement est qu'il faut éviter que ces monuments funéraires ne se renversent et ne blessent quelqu'un.

Ce qui nous inquiète aussi beaucoup, c'est qu'étant insuffisamment entretenu, ce cimetière se délabrera de plus en plus. Cela créera un risque pour les personnes qui le visitent. Je le rappelle qu'il s'agit là de terres de l'État et qu'en cas de procès, nous serons tous impliqués, c'est ce que nous tâchons d'éviter.

Nous avons adopté un plan avec la ville afin d'essayer de rendre certaines entités autonomes, dont le cimetière. Nous considérons en effet que c'est un service que nous fournissons, mais que ce service devrait être autofinancé.

En d'autres termes, lorsque nous faisons payer à quelqu'un le creusement et l'achat d'une tombe, le montant devrait être suffisant pour que cela ne crée pas une charge fiscale pour les habitants. Ce n'est pas le cas actuellement. Cela représente 400 000\$ au titre des améliorations apportées aux immobilisations et environ 40 000\$ par an pour l'assiette fiscale, et nous ne sommes pas d'accords là-dessus.

[Texte]

We've had some studies done. Right now there are approximately 4,000 vacant spaces in that old cemetery, the Lakeview Cemetery. In 1990 dollars, we could generate \$860,000 in revenue if we were able to sell those lots, and we could sell them over time. That revenue would be available to us for perpetual care and cemetery general improvement funds.

That accomplishes two things. First, if the land was turned over to us and we could sell these graves and generate our own revenue, it would eliminate that financial burden on the St. Lawrence Seaway Authority's budget. In other words, they wouldn't have to deal with us anymore. So there's a reduction in their budget, and in the meantime we can accomplish our goal of making that cemetery a self-sustaining entity that does not impact on the taxpayers of the municipality.

The other issue I have is one I call the human side of the debate. Right from the beginning of the negotiations, the St. Lawrence Seaway Authority has been reluctant to deal with the whole emotional issue.

Our feeling is that this issue has to be put to rest. When this came out in 1965, it was very emotional for anybody who had a loved one buried in the cemetery. They envisioned these bodies being moved within a certain timeframe. This has gone on for 28 years now, and the uncertainty still remains.

So you have all these people who have loved ones and family members there, but until a decision is made they live with it year after year and they are still living with the uncertainty. The St. Lawrence Seaway Authority has more or less just shut their eyes to the whole human side of the problem that municipal staff and politicians have to deal with.

Turning to page 13 of the brief, and just highlighting why we are here, we want to put forward the following recommendations, Mr. Chairman, and I hope they are worded correctly. If not I hope we don't offend anybody, but these are the points we are trying to make.

• 1230

The corporation is here before the subcommittee requesting that the federal Minister of Transport, or the federal government, make a determination first of all on the status of the superlock proposal and the new channelling of the Welland Canal. Is this ever going to happen? After 28 years I think somebody should put this issue to rest and tell us is it economically viable. Is it going to happen? That is our first request.

Our second request is that some kind of a study should be undertaken to look at those 2,000 acres of lands expropriated in 1965 and determine whether there is going to be a need for these lands. That way you will be able to determine what lands are actually surplus to their needs. This has been done in two cases we know of, not with seaway lands but with Transport Canada airport lands: in Mirabel, and most recently in Pickering, where they are undertaking

[Traduction]

Nous avons fait effectuer des études. En ce moment même, il y a environ 4 000 lots vacants au vieux cimetière de Lakeview. En dollars de 1990, nous pourrions réaliser des recettes de 860 000\$ si nous pouvions vendre tous ces lots, ce qu'il serait possible de faire à la longue. Cet argent nous permettrait d'assurer l'entretien à perpétuité du cimetière et de constituer un fonds général d'amélioration.

Cela donnerait deux résultats. Premièrement, si le terrain nous était remis et si nous pouvions vendre ces tombes et réaliser ainsi des recettes, nous pourrions éliminer la charge financière que doit assumer le budget de la Voie maritime du Saint-Laurent. Autrement dit, celle-ci ne serait plus obligée de traiter avec nous. Son budget s'en trouverait donc allégé et, entre-temps, nous pourrions atteindre notre objectif qui est de rendre ce cimetière autosuffisant afin qu'il ne constitue plus une charge pour les contribuables de la municipalité.

Le second point a trait à ce que j'appelle le côté humain du débat. Dès le début des négociations, la Voie maritime du Saint-Laurent a beaucoup hésité à s'occuper de tout l'aspect émotionnel de la question.

Nous estimons qu'il faut régler cela une bonne fois pour toutes. Lorsqu'il a été soulevé en 1965, ce sujet touchait une corde très sensible chez tous ceux qui avaient un être cher enterré dans ce cimetière et qui s'attendaient à ce que leurs restes soient transportés ailleurs au bout d'un certain temps. Cela dure depuis 28 ans et le même climat d'incertitude continue de régner.

Vous avez donc toutes ces personnes dont des parents sont enterrés là qui attendent une décision depuis des années et vivent toujours dans la même incertitude. La Voie maritime du Saint-Laurent a plus au moins fermé les yeux sur le côté humain du problème et ce sont les autorités et le personnel municipal qui ont dû s'en occuper.

Passons maintenant à la page 13 de notre mémoire. Pour résumer les raisons de notre présence ici, nous voudrions vous présenter les recommandations suivantes, monsieur le président; j'espère qu'elles sont correctement rédigées. Dans le cas contraire, j'espère n'offenser personne, mais ce sont bien là les arguments que nous essayons de faire valoir.

La municipalité comparait devant le sous-comité pour demander que le ministre fédéral des Transports, ou le gouvernement fédéral, prenne tout d'abord une décision en ce qui concerne la proposition de construire l'écluse géante et le nouveau tracé du canal Welland. Ce projet sera-t-il réalisé? Au bout de 28 années, j'estime que quelqu'un devrait régler la question et nous dire si ce projet est viable sur le plan économique. Va-t-il se réaliser? Voilà notre première demande.

Deuxièmement, nous souhaiterions qu'on entreprenne une étude au sujet de ces 2 000 acres de terres qui ont été expropriés en 1965 afin de décider si l'on va en avoir besoin. Cela vous permettra de déterminer les terrains excédentaires. À notre connaissance, ce genre d'étude a déjà été faite à deux reprises; il ne s'agissait pas de terres appartenant à la voie maritime, mais à des aéroports de Transports Canada: à Mirabel et, tout récemment, à Pickering, où l'on effectue

[Text]

similar studies to try to determine what lands can be freed up, turned back, sold for their market value and generate revenue for the federal government. Once that is done, if it is determined that the Lakeview Cemetery is surplus to the needs, we ask that it be returned to the city for some nominal consideration.

We also feel that the federal government has a responsibility, and we are asking for some funds to be authorized through the St. Lawrence Seaway Authority for upgrading the cemetery. That number is approximately \$400,000.

As our the fifth recommendation, once the study is completed and it determines that sometime in the future those lands will be needed and are vital the seaway authority's future interests, we would like to get a long-term agreement, something far in excess of 20 years, and we would like to get an estimated cost of somewhere in the neighbourhood of \$40,000 per year plus an inflationary increment in the capital improvements so that this doesn't place any further burden on the taxpayers of Thorold.

Those, Mr. Chairman, basically are the five recommendations we are leaving with you. I think the mayor would like to elaborate a little on some of the points, but that is the basis of our presentation.

**Mayor Longo:** Mr. Chairman, Iain is aware of my background. I am a former employee of the St. Lawrence Seaway Authority, having been employed there for 30 years going back to 1960. In the early 1960s there were hundreds of millions of dollars spent on lock modifications and improvements to the system for twinning of the locks in the Welland Canal, which never was undertaken.

If you look at tab two, the press release from the authority, in 1966 the authority announced the superlock canal. It is interesting to note that in those days that project was pegged at a figure of over one billion dollars. A gentleman spoke earlier today about the \$250 million cost of the Sault lock. Just to put it in perspective, these superlocks on the Welland Canal system are 80 feet high, so if you want to equate present-day costs compared to the cost of that small undertaking on the Sault, you are looking at a major project.

The 1960s were a boom time on the seaway. The millions of dollars that were appropriated for the twinning never was spent. There was \$50 million spent on a shunter program to speed up shipping; a number of lock modifications and improvements; the building of the tie-up walls and other things, but the proposal for the superlocks meant that the Lakeview Cemetery was right in the path of the superlock canal. However, if they were to go along with the original plan to twin the canal there would be no need to take the cemetery lands. There is enough room for construction of the new lock, and the only additional land requirements would be for pondage which can be put anywhere at the same elevation.

[Translation]

pareille étude pour délimiter les terrains qui peuvent être libérés, rendus ou vendus pour leur valeur marchande et générer ainsi des recettes au gouvernement fédéral. Une fois cela fait, s'il est décidé que l'on n'a pas besoin du cimetière de Lakeview, nous demandons qu'il soit rendu à la ville moyennant le versement d'une somme nominale.

Nous estimons également que le gouvernement fédéral a une responsabilité et nous lui demandons que des fonds soient libérés par l'intermédiaire de la Voie maritime du Saint-Laurent afin de permettre la remise en état du cimetière. La somme requise est d'environ 400 000\$.

Notre cinquième recommandation est la suivante: Une fois l'étude achevée, si elle conclut qu'à un moment quelconque à l'avenir, la voie maritime aura absolument besoin de ces terres, nous voudrions conclure un accord à long terme allant bien au-delà de 20 ans, et qu'on nous verse une somme de 40 000\$ par an, indexée sur le taux d'inflation, pour les améliorations aux immobilisations, de manière à ne pas imposer un nouveau fardeau aux contribuables de Thorold.

Voilà les cinq recommandations que nous vous présentons, monsieur le président. Je crois que le maire voudrait ajouter quelques observations là-dessus, mais c'est là l'essentiel de notre exposé.

**M. Longo:** Monsieur le président, Iain connaît mes antécédents. Je suis un ancien employé de la Voie maritime du Saint-Laurent pour laquelle j'ai travaillé pendant 30 ans, ce qui nous ramène à 1960. Au début des années 60, des centaines de millions de dollars ont été consacrés à la modification et à l'amélioration des écluses en vue de doubler celles du canal Welland, ce qui ne s'est finalement jamais fait.

Sous le deuxième onglet, vous trouverez le communiqué de presse de 1966 dans lequel la voie maritime annonçait le canal doté d'une écluse géante. est intéressant de noter qu'à l'époque, on avait prévu que cet ouvrage coûterait plus d'un milliard de dollars. Quelqu'un a parlé plus tôt, aujourd'hui, du coût de 250 millions de dollars pour l'écluse du Sault. Pour bien placer cela en perspective, je précise que ces écluses géantes sur le canal Welland ont 80 pieds de haut et que si vous voulez comparer les coûts d'aujourd'hui avec ceux de ce petit projet sur le Sault, vous constaterez qu'il s'agit d'une entreprise de grande envergure.

Les années 60 ont été une époque de plein essor pour la voie maritime. Les millions de dollars affectés à l'opération de doublage du canal n'ont jamais été utilisés. Cinquante millions de dollars ont été consacrés à un programme de remorqueurs de manoeuvres pour accélérer le trafic; apporter des modifications et des améliorations à un certain nombre d'écluses; construire les murs d'amarrage et d'autres choses, mais la proposition concernant les écluses géantes signifiait que le cimetière de Lakeview allait se trouver en plein sur le passage du canal qui en serait doté. Cependant, si l'on décidait, comme on l'avait prévu au début, de doubler le canal, il n'aurait pas été nécessaire de s'approprier le terrain occupé par le cimetière. Il y a suffisamment de place pour construire la nouvelle écluse et le seul besoin additionnel de terrains concernerait la retenue d'eau qui, de toute façon, peut être installée n'importe où, à la même élévation.

[Texte]

Over the years, attending with Iain at the international Great Lakes mayors conferences, during the last six years in meeting with our counterparts in the United States and the St. Lawrence Seaway Development Corporation, it has become a known fact that they definitely aren't going to go ahead with any superlock canal in the United States now, or I imagine ever.

• 1235

In speaking to Dave Gardiner, representing the shipping interests, I noticed recently they are asking the federal government to take over some of the Great Lakes fleet, because of the downturn in shipping. There doesn't appear to be any interest from the industry or any of the users in a superlock canal. We note that the Port Weller dry docks are going to be twinned and the dimensions of the new dry dock are going to be patterned after existing locks, to take a maximum size of a 730-foot vessel.

The engineering and technical reports that accompanied the press release and announcement in 1966 would have failed to pass the environmental assessment in those days, and they probably would fail today. We were told the seaway itself, if it were to be built today, would probably not get through the environmental assessment, and it was fortunate they built it in those days. Talking to the Ports Canada people, we see there is no federal government support for modifications to federal ports and harbours to accommodate the thousand-foot ships.

We also find now the provincial regulations on expropriation have changed. The expropriation of a cemetery in the province of Ontario, if this undertaking were to be done now, would be virtually impossible.

The seaway, in my opinion, are in error in wanting to hold on to these lands for a superlock canal. We certainly support the expansion of the Welland Canal by way of twinning the existing locks, but I certainly can't show any support for the superlock canal.

We are hoping we are going to get a favourable response out of the subcommittee.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Longo.

I think Mr. Fretz realizes, and all of us do, that this is probably the most striking example, as Mr. Todd and Mr. Longo have indicated, about these lands that are being reserved in this area. I don't think a month goes by without some people phoning me about lands that were expropriated from them previously. Perhaps this is something we as a subcommittee should look at, to see if we can make any recommendations in that regard.

**Mr. Angus:** Mayor Longo, gentlemen, thank you for attending today and for bringing this matter to our attention.

[Traduction]

Au cours de toutes ces années, j'ai assisté avec Iain aux conférences internationales des maires du Saint-Laurent et des Grands Lacs et, au cours de ces dernières années, j'ai rencontré nos homologues des États-Unis et de la St. Lawrence Seaway Development Corporation, et il est clair que ceux-ci ont aucune intention, pour l'instant, de creuser un canal muni d'écluses géantes aux États-Unis. Je pense d'ailleurs qu'ils ne le feront jamais.

Au cours d'un entretien avec Dave Gardiner, qui représente les intérêts des transporteurs maritimes, j'ai récemment appris que ceux-ci demandaient au gouvernement fédéral de reprendre une partie de la flotte des Grands Lacs à cause du fléchissement du trafic maritime. La construction d'un canal muni d'écluses géantes ne semble pas susciter le moindre intérêt dans cette industrie, ni chez les utilisateurs. Nous notons que les cales sèches de Port Weller vont être doublées et que les dimensions de la nouvelle cale sèche seront alignées sur celles des écluses existantes, ce qui permettra d'accueillir un navire d'une longueur maximum de 730 pieds.

Les rapports d'ingénierie et les rapports techniques qui accompagnaient l'annonce et le communiqué de presse de 1966 n'auraient pas satisfaits aux normes environnementales de l'époque, et il est probable qu'il en serait de même aujourd'hui. On nous a dit que si l'on devait construire actuellement la voie maritime, le projet serait rejeté après évaluation de l'impact environnemental, et il est donc heureux qu'il ait été réalisé à l'époque. Nos entretiens avec des représentants de Ports Canada nous ont appris que le gouvernement fédéral n'accorde aucun appui à des modifications aux ports et havres fédéraux afin qu'ils puissent accueillir des navires de 1 000 pieds de long.

Nous constatons également que la réglementation provinciale relative aux expropriations a changé. Si l'on voulait réaliser une telle entreprise aujourd'hui, il serait pratiquement impossible d'exproprier un cimetière en Ontario.

À mon avis, la voie maritime fait fausse route en voulant conserver ses terres en vue du creusement d'un canal à écluses géantes. Nous sommes tout à fait partisans d'une extension du canal Welland grâce au doublement des écluses existantes, mais je ni oppose absolument au canal à écluses géantes.

Nous espérons que le sous-comité réagira favorablement à nos recommandations.

**Le président:** Merci, monsieur Longo.

Je crois que M. Fretz, comme nous tous, se rend compte que l'exemple que M. Todd et M. Longo nous ont donné est le plus frappant des cas de mises en réserve de terres dans cette région. Il ne se passe pas de mois sans que des propriétaires expropriés ne me téléphonent à ce sujet. C'est peut-être là un question qu'un sous-comité ferait bien d'étudier afin de voir s'il serait possible de faire des recommandations à ce propos.

**M. Angus:** Maire Longo, messieurs, je vous remercie d'être venus aujourd'hui pour attirer notre attention sur cette question.

[Text]

Just by way of background, in my previous incarnation I had responsibilities, in part, for the cemeteries in Thunder Bay, so I know a reasonable amount about some of the frustrations you have expressed.

As it relates to the future of the seaway, am I correct to understand that turning the cemetery back to the municipality will in no way prevent the twinning of the existing system, nor will it prevent the proposal we heard this morning on expanding to 105 feet, widening the existing locks? Is that correct?

**Mayor Longo:** Yes, we have been told by the seaway the only impact the cemetery lands would have would be on the superlock channel. The twinning, the construction corridor for the twinning of Lock 7, the widening to get in line with the Thorold tunnel, wouldn't require the cemetery lands to be taken.

**Mr. Angus:** The seaway authority itself is saying it is not going to be looking at this for at least 20 years, because it is prepared to enter into a 20-year agreement for the utilization of that land. That is correct, is it not?

**Mayor Longo:** In meeting with the seaway authority, in meeting with Glendon Stewart, we were also told we could possibly look at a 40-year agreement. I don't think there is any long-term need on behalf of the authority to do anything. They mentioned the figure of 20, and then also the possibility of 40.

**Mr. Angus:** In your presentation you made reference to the new Ontario cemeteries act. Does that act, irrespective of the whole expropriation question, in any way make it more difficult to remove bodies from an existing cemetery; and if it does make it more difficult, what is the likelihood of that cemetery ever in effect being shut down?

• 1240

**Mayor Longo:** Under the existing legislation we have been told that in order to expropriate and get an approved order there have to be public hearings.

**Mr. Angus:** Let me stop you there, Mayor Longo, because it has already been expropriated.

**Mayor Longo:** Right. I agree.

**Mr. Angus:** Does the new act impose any new conditions on the removal of existing internments in that cemetery?

**Mr. Todd:** The process of disinterring really hasn't changed under the act. The act has placed more responsibility on the cemetery operators during the internments, saying that while those people are under your care, you shall be responsible for all markers.

**Mr. Angus:** I understand all that part.

**Mr. Todd:** Whatever was in place in terms of the complications of the disinternments really hasn't changed much under the new act.

**Mr. Angus:** In northwestern Ontario this past week the court ordered the creation of a new cemetery where existing aboriginal remains were found and Ontario Hydro has been given a stop work order. I suspect it would be extremely difficult at this time given the changing mood.

[Translation]

Je précise, à toutes fins utiles, que j'ai autrefois été en partie responsable des cimetières de Thunder Bay, si bien que le sentiment de frustration que vous avez manifesté ne m'est pas tout à fait inconnu.

En ce qui concerne l'avenir de la voie maritime, est-il exact que si l'on rendait le cimetière à la municipalité cela n'empêchera pas de doubler le système actuel, ni, comme on l'a proposé ce matin, d'élargir à 105 pieds les écluses actuelles?

**M. Longo:** Oui, les représentants de la voie maritime nous ont dit que le terrain occupé par le cimetière n'entrerait en jeu qu'en cas de construction du canal équipé d'écluses géantes. Il ne serait pas nécessaire d'utiliser ce terrain pour le corridor de construction destiné au jumelage de l'écluse 7, ni pour l'élargissement afin d'aligner le système sur le tunnel de Thorold.

**M. Angus:** La voie maritime dit, elle-même, qu'elle n'a pas l'intention de le faire avant 20 ans au moins, puisqu'elle est prête à conclure une entente de cette durée concernant l'utilisation de ces terres. C'est bien cela, n'est-ce pas?

**M. Longo:** Lorsque nous avons rencontré les représentants de la voie maritime et Glendon Stewart, on nous a également dit que nous pourrions envisager une entente de 40 ans. Je ne pense pas que, même à long terme, la Voie ait besoin de faire quoi que ce soit. C'est elle-même qui a évoqué la possibilité d'une entente de 20 ans, et même de 40 ans.

**M. Angus:** Au cours de votre exposé, vous avez fait allusion à la nouvelle loi sur les cimetières en Ontario. En dehors de toute la question des expropriations, cette nouvelle loi rend-elle plus difficile la translation des corps d'un cimetière existant; et si c'est le cas, quelles sont les chances que ce cimetière soit jamais fermé?

**M. Longo:** On nous a dit qu'en vertu de la loi existante, pour exproprier quelqu'un et obtenir une autorisation, il faut tenir des audiences publiques.

**M. Angus:** Je vous arrête tout de suite, maire Longo, car le cimetière a déjà été exproprié.

**M. Longo:** C'est vrai.

**M. Angus:** La nouvelle loi impose-t-elle de nouvelles conditions au transfert des personnes enterrées dans ce cimetière?

**M. Todd:** La loi n'a rien changé au processus d'exhumation, mais elle a accru les responsabilités des exploitants de cimetières en précisant que tant qu'ils ont la charge des sépultures, ils sont également responsables de toutes les pierres tombales.

**M. Angus:** Je comprends tout cela.

**M. Todd:** Quant aux complexités de l'exhumation, la nouvelle loi n'y a en fait rien changé.

**M. Angus:** Dans le nord-ouest de l'Ontario, le tribunal a ordonné, la semaine dernière, l'aménagement d'un nouveau cimetière à l'endroit où on avait découvert des restes d'autochtones et Hydro-Ontario a reçu l'ordre d'arrêter ses travaux. J'imagine que ce serait très difficile en ce moment, étant donné le changement d'état d'esprit général.

[Texte]

What happened to the perpetual care fund when the cemetery was expropriated? Who got that money and what's happened to it since?

**Mr. Todd:** The perpetual care fund is intact and controlled by us. You have to appreciate there have been no new grave sales since 1965. The amount of perpetual care, which at that time, I think was about 40%, is next to nothing. At the time, a grave was selling for \$20 or \$30. We have a cemetery we have to maintain with no new revenue. We have a new cemetery we're operating, but we're gaining cemetery general improvement fund money and perpetual care money from the sale of lots in that new area.

Because we're getting no revenue here, that fund has to be split over two areas. Not only are we having problems here, but our new cemetery isn't up to standard because we have to divert moneys that would normally be spent on the new cemetery to the old site. That's not fair to the new owners either.

**Mr. Angus:** According to your documents, the 15-year agreement with the seaway authority ran out in 1985. Under what authority is your municipality maintaining that cemetery if it's owned by the Government of Canada through the St. Lawrence Seaway Authority?

**Mr. Todd:** The maintenance part of the agreement terminated in 1987. There is an underlying agreement that is still in effect, but the maintenance provision that was built into the agreement only allowed for a 15-year period. So we're caught. I think it was envisioned that all of this would have happened within 15 years, but it hasn't. The maintenance part has run out and we're stuck now with an agreement that was entered into in 1972. We're now faced with the responsibility of maintaining and almost taking the place of the owner under that agreement.

**Mr. Angus:** Do you mean as far as the Ontario cemeteries act is concerned?

**Mr. Todd:** Under the act, the owner is responsible. We've had an opinion by our solicitor and he has said it's true. But because this agreement is still in effect, the St. Lawrence Seaway Authority has abdicated its authority to you under the agreement. So we have a responsibility and we're not hiding it. We're just saying this has gone on long enough. The maintenance part has terminated and we're still stuck having to maintain these lands.

**Mr. Angus:** So you can't just up and leave it and tell the authority it's all theirs, without the danger of being taken to court by the authority.

**Mr. Todd:** Exactly. That's where you get into the whole human side of the debate. I really wonder what would happen if we just walked away one day and said thank you, here's the cemetery, St. Lawrence Seaway Authority, go to it.

[Traduction]

Qu'est-il arrivé aux fonds d'entretien à perpétuité lorsque le cimetière a été exproprié? Qui a reçu cet argent et qu'en est-il advenu?

**M. Todd:** Le fonds est intact et il est géré par nous. N'oubliez pas qu'aucune sépulture n'a été vendue depuis 1965. Le fonds d'entretien à perpétuité qui, à l'époque, je crois, était d'environ 40 p. 100, ne représente plus rien aujourd'hui. À l'époque, une sépulture se vendait de 20\$ à 30\$. Nous avons donc là un cimetière que nous sommes obligés d'entretenir sans aucune nouvelle rentrée d'argent. Nous avons bien également un nouveau cimetière, mais l'argent nécessaire aux améliorations et à l'entretien permanent nous est fourni par la vente de lots dans ce nouveau terrain.

Comme notre vieux cimetière ne nous rapporte pas un sou, nous sommes obligés de partager les fonds dont nous disposons entre les deux établissements, si bien que nous avons non seulement les problèmes ici, mais notre nouveau cimetière ne répond pas tout à fait aux normes parce que nous sommes obligés d'utiliser pour l'ancien cimetière une partie des fonds qui devaient être réservés au nouveau. Voilà qui n'est pas non plus très juste à l'égard des nouveaux propriétaires.

**M. Angus:** Selon vos documents, l'entente de 15 ans avec la Voie maritime du Saint-Laurent a pris fin en 1985. À quel titre votre municipalité assure-t-elle l'entretien d'un cimetière qui appartient au gouvernement du Canada par l'intermédiaire de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Todd:** La partie de l'entente relative à l'entretien a pris fin en 1987. Un accord auxiliaire demeure cependant encore en vigueur, mais la disposition relative à l'entretien qui était incluse dans l'entente, ne prévoyait qu'une période de 15 ans. Nous sommes donc mal pris. Je crois que tout le monde pensait que tout cela se serait réglé en l'espace de 15 ans, mais tel n'a pas été le cas. La disposition relative à l'entretien est caduque et nous sommes maintenant liés par une entente qui a été conclue en 1972. Nous nous trouvons obligés d'entretenir le cimetière et, presque, de nous substituer aux propriétaires aux termes de cette entente.

**M. Angus:** A cause de la Loi sur les cimetières de l'Ontario?

**M. Todd:** Aux termes de cette loi, c'est le propriétaire qui est responsable. Nous avons consulté notre avocat qui a confirmé notre point de vue. Mais comme cette entente est encore en vigueur, la Voie maritime du Saint-Laurent s'est déchargée de ses responsabilités sur nous en vertu de l'entente. Nous avons donc une responsabilité à remplir et nous ne nous en cachons pas. Tout ce que nous voulons dire, c'est que cela a suffisamment duré. Bien que la disposition relative à l'entretien soit caduque, c'est toujours nous qui sommes obligés d'entretenir ce cimetière.

**M. Angus:** Donc, vous ne pouvez pas vous permettre de vous en aller en disant à la Voie maritime que c'est à elle de s'en occuper, sans courir le risque d'être traînés par elle devant les tribunaux.

**M. Todd:** Exactement. Et c'est là où nous touchons au côté humain du débat. Je me demande vraiment ce qui se passerait si, un beau jour, nous disions simplement à la Voie maritime du Saint-Laurent: voici votre cimetière, merci beaucoup et au revoir.

[Text]

We're not at all suggesting that. I think there would be a public outcry. The people of Thorold deserve better than that, but the situation does put us in a dilemma.

**Mr. Angus:** Are the other lands that were expropriated occupied in any way? Are there tenants of another kind? Are there structures or have improvements been made since the expropriation under any leases?

• 1245

**Mr. Todd:** All up and down the 2,000 acres, a number of leases, short and long-term, buildings, some with minimal buildings on it, a whole variety of things, all the way up and down the area.

I can give you one small example. Right next-door to this, as you say, there is a proposal for a paving plant under lease. The interesting part is it is believed to be a potential burial ground for soldiers of the War of 1812. Public outcry—we are talking maybe a few soldiers and we don't know what—but here we are talking, a quarter mile up the road, of 7,000 bodies we know are there.

**Mr. Angus:** And we know who they are too.

**Mr. Todd:** That's right. That's the frustration we are facing.

**Mr. Angus:** Thank you, gentlemen.

**The Chairman:** Mr. Keyes.

**Mr. Keyes:** Welcome, gentlemen. Have you ever considered what the cost of relocating the interred to another location would be, if you were to move the 7,000 bodies to another location?

**Mr. Todd:** We have never tried to put a number to it, but I can guarantee you it would be in the millions of dollars.

**Mr. Angus:** Is there not in your by-laws a rate that specifies what you charge for a disinterment?

**Mr. Todd:** We do, and it is tied into actual costs, but you have to remember that you are talking about a simple. . . I don't have to tell you; you were in the cemetery. One disinterment is very simple. When you are talking about getting 7,000 bodies out at once, the process becomes much, much more difficult.

**Mayor Longo:** Mr. Chairman, if I could jump in, when you look at the cost, there was all kinds of money around at that time, and it appeared that the cemetery was definitely going to be moved. Once the plans for the superlock were presented to the minister for approval, there was none forthcoming, so that put the project and the cemetery relocation on hold.

There was a period of time there from 1966, I believe, to 1972 when nothing happened and the city and the seaway, recognized the problem with this land that was expropriated, and there had to be some formal type of agreement. That is when the agreement was entered into.

The seaway did hire a superintendent for the removal of the cemetery to smooth the waters in the community. However, they fully understood they didn't have the minister's or the government's approval on the project, and they certainly didn't have the money to go ahead with the superlock canal, so there would have been some awful red faces around the table if in fact they had found the money to move the graves.

[Translation]

Ce n'est pas du tout notre intention. Je crois que cela provoquerait un tollé général. La population de Thorold mérite mieux que cela, mais cette situation nous place devant un véritable dilemme.

**M. Angus:** Les autres terres expropriées sont-elles occupées? Y-a-t-il d'autres types de locataires? A-t-on construit là-dessus, ont-elles été données à bail ou ont-elles bénéficié d'améliorations depuis leur expropriation?

**M. Todd:** Sur ces 2 000 acres, il y a un certain nombre de terrains donnés à bail à court et à long terme, des bâtiments, quelques terrains avec un minimum de constructions, bref, toutes sortes de choses.

En voici un petit exemple. À la porte à côté, comme vous dites, on propose d'implanter, à bail, une usine de matériaux de pavage. Ce qui est intéressant, c'est qu'on pense que c'est à cet endroit que sont enterrés des soldats de la guerre de 1812. Le public proteste—et il ne s'agit que de quelques soldats et de je ne sais quoi trop d'autre—alors que 400 mètres plus loin, il y a 7 000 personnes enterrées.

**M. Angus:** Et nous savons qui elles sont.

**M. Todd:** C'est exact. Voilà pourquoi nous sommes si frustrés.

**M. Angus:** Merci, messieurs.

**Le président:** Monsieur Keyes.

**M. Keyes:** Bienvenue, messieurs. Avez-vous jamais calculé ce que coûterait la réinhumation de ces 7 000 personnes à un autre endroit?

**M. Todd:** Non, mais je puis vous garantir que cela coûterait des millions de dollars.

**M. Angus:** Vos arrêtés municipaux ne précisent-ils pas ce que coûte une exhumation?

**M. Todd:** Si, et cela est lié aux coûts effectifs, mais n'oubliez pas que vous parlez d'une simple. . . Je n'ai pas besoin de vous le dire; vous avez été dans le cimetière. C'est très simple d'exhumer quelqu'un, mais cela devient beaucoup plus compliqué, lorsqu'il s'agit de 7 000 corps.

**M. Longo:** Monsieur le président, permettez-moi d'intervenir. À l'époque, ce n'était pas l'argent qui manquait, et il paraissait certain que le cimetière serait déplacé. Aucune suite n'a été donnée au plan de construction de l'écluse géante soumis au ministre, si bien que le projet et le transfert du cimetière sont demeurés en suspens.

De 1966 à 1972, je crois, rien ne s'est passé et la ville, comme la Voie maritime, a reconnu qu'il fallait conclure une entente officielle quelconque pour régler le problème de ces terres expropriées. C'est alors que cela s'est fait.

La Voie maritime avait recruté un surintendant chargé du transfert du cimetière afin d'apaiser les inquiétudes de la collectivité. Elle savait cependant pertinemment bien qu'elle n'avait pas l'autorisation du ministre, ni du gouvernement, pour entreprendre le projet, et qu'elle n'avait en tous cas pas l'argent nécessaire pour effectuer le creusement de ce canal équipé d'écluses géantes, si bien qu'il y aurait eu un certain nombre de personnes profondément embarrassées, si elle avait trouvé l'argent nécessaire pour déplacer les tombes.

[Texte]

**Mr. Keyes:** If there was expansion of the facility, and I know you disagree, but if it did encroach on the old cemetery, somebody would have to pay for removal of the interred to another location. Would that be you or the government?

**Mr. Todd:** Under the agreement it is the responsibility of the St. Lawrence Seaway Authority to pay for that.

**Mr. Keyes:** So the St. Lawrence Seaway Authority would nip it all in the bud if they would just relocate everyone now at a charge of—I think if we worked it out at a charge of \$600 a person—half a million dollars and then that property would become passive parkland or whatever, leased back to you for the enjoyment of the community while these people were relocated. It would mean one fee instead of \$180,000 lump sum; they take half a million dollars, relocate, and the problem is solved. Would the new cemetery be able to take all 7,000?

**Mr. Todd:** Yes. What happened was the new cemetery was designed as a mirror image of the old, and where there was a body in the old, we can't sell that grave in the new. Technically there is a spot for everybody in the new cemetery. But again, we are maintaining this vast acreage in the new site waiting for these disinterments to take place.

**Mr. Keyes:** If we go beyond the parochial point and we go to the bigger picture, and that is the seaway, the land and what it is doing with this land, I think it should warrant careful consideration and maybe even a bit more examination within the results of our study, whatever it happens to be. There should be some kind of mention of what to do with the properties that the seaway holds that it's doing nothing with. At first, when I saw your report I looked at the chairman in bewilderment, wondering what this had to do with the mandate given us on the subcommittee, but I can now see that on the bigger picture it does have relevance.

• 1250

Just one question more. Through your network of municipalities and those that you deal with at different levels in different areas of the country, or the province specifically, are there any other difficulties that other municipalities are having with the seaway in regard to land use?

**Mr. Todd:** I think any of the difficulties that we've been made aware of are not municipal. They're private individuals. I know the mayor has personally been involved with a few cases where private individuals have wanted to get the lands deeded to them because they have major expansion plans for industrial uses or whatever. They have the same fear of putting capital improvements of that magnitude on federally owned lands.

I'm not aware, personally, of any other municipality that would have a similar problem.

[Traduction]

**M. Keyes:** Si les travaux d'expansion étaient entrepris—je sais que vous y êtes opposé—et s'ils empiétaient sur le vieux cimetière, il faudrait bien que quelqu'un paie le transfert des corps à un autre endroit. Qui devrait le faire, vous, ou le gouvernement?

**M. Todd:** En vertu de l'accord, c'est la Voie maritime du Saint-Laurent à qui incomberaient les frais.

**M. Keyes:** Donc, la Voie maritime réglerait du coup le problème si elle dépensait un demi million de dollars—je crois que nous avons calculé que cela coûterait 600\$ par personne—pour aller inhumer ces corps ailleurs, ce qui permettrait de faire de ce terrain un parc qui vous serait loué afin que la population puisse en profiter. Cela signifierait qu'au lieu de payer une somme forfaitaire de 180 000\$, la Voie maritime dépenserait un demi million de dollars pour réinhumer ailleurs les corps, et le problème serait réglé. Le nouveau cimetière pourrait-il accueillir ces 7 000 corps?

**M. Todd:** Oui. En fait, le nouveau cimetière a été conçu pour être le pendant de l'ancien, et lorsque quelqu'un a été inhumé dans celui-ci, nous ne pouvons pas vendre une autre tombe dans le nouveau. Techniquement, il y a de la place pour tout le monde dans le nouveau cimetière. J'ajoute cependant que nous entretenons le vaste terrain qu'il occupe en attendant que ces exhumations aient lieu.

**M. Keyes:** Si nous nous dégageons des préoccupations étroites pour considérer le problème dans un plus large contexte, c'est-à-dire celui de la Voie maritime, les terres et de ce qu'on veut en faire, je crois que c'est une formule qui mérite d'être envisagée et, peut-être, d'être examinée de plus près dans le cadre de notre étude, quelles qu'en soient les conclusions. Je crois que l'on devrait voir ce qu'il y aurait lieu de faire avec les biens détenus par la Voie maritime et non utilisés par elle. Au départ, lorsque j'ai vu votre rapport, j'ai regardé le président avec ahurissement, car je me demandais quel pouvait en être la pertinence avec le mandat donné au sous-comité, mais je me rends maintenant compte, que dans un contexte plus général, cette pertinence existe.

Une dernière question. Par votre réseau de municipalités et par ceux avec qui vous traitez à différents niveaux, dans diverses régions du pays, ou même dans cette province, avez-vous appris s'il y en a qui, comme vous, se heurtent à des difficultés d'utilisation de terres à cause de la Voie maritime?

**M. Todd:** Je crois que les difficultés dont nous avons appris l'existence ne touchent pas les municipalités, mais des particuliers. Je sais que le maire a eu à s'occuper personnellement de quelques cas de particuliers qui voulaient que des terrains leur soient transférés parce qu'ils avaient d'importants plans d'expansion industrielle ou qui sais-je. Eux aussi hésitent beaucoup à apporter des améliorations aussi importantes aux immobilisations sur des terrains appartenant à l'État.

À ma connaissance, aucune autre municipalité ne connaît le même problème.

[Text]

**Mayor Longo:** Mr. Chairman, through you to Mr. Keyes, there's a situation where Welland has for years been trying to purchase some surplus land from the St. Lawrence Seaway Authority. They expropriated, I believe, 2,100 acres in Thorold for the twinning of the Welland Canal and 4,000 acres for the Welland bypass. The Welland bypass is now complete.

There are countless acres of land that are surplus to the authority's needs and for some strange reason they aren't willing to give up ownership of the lands. We're not quite sure whether or not they're holding the lands in trust for the Government of Canada. In fact, if they sell the lands they won't receive the revenue. The Government of Canada will.

We negotiated with the St. Lawrence Seaway Authority on a parcel of land in Port Robinson just south of Bridge 12 in Thorold, which was hit by a ship in 1974. After about a year and a half we were successful in working out an agreement between Thorold and a company called E.S. Fox in our municipality. They now have constructed a dock there next to their industrial operation. In fact, we were successful in getting a \$500,000 grant from the Province of Ontario toward the construction of a dock.

There are a number of areas where municipalities are having problems with the seaway in respect to the sale of the lands. As for the the private sector in our area, I've been involved with the Thorold industrial docks that are being held for ransom by the SLSA on the high costs of leases. There's a similar circumstance. It's right in the corridor of the superlock canal. I've talked to those people at the Port Weller dry docks. If you look at what the Port Weller dry docks have paid the government and the St. Lawrence Seaway Authority all these years, it's a fabulous amount of money.

I understand the position of the seaway in being strapped for cash and having to derive revenue any way they can. However, with respect to this parcel of land in Thorold, in my opinion there's never going to be anyone with the authority to have that cemetery moved. If there ever was a movement to move that cemetery now without a commitment from the federal government to build a superlock canal, I think all hell would break loose.

**The Chairman:** I think from Mr. Keyes' response you can see that your trip's been worthwhile, gentlemen.

**Mr. Fretz:** Welcome, Mr. Longo and Mr. Neale and Mr. Todd. I have the utmost sympathy for the problem that exists in your city. I'd hope that our committee will take some action. Of course you have had advice from your solicitor. Has the advice ever included taking legal action?

**Mayor Longo:** Do you want to go with that one or do you want me to go?

**Mr. Todd:** You go ahead.

[Translation]

**M. Longo:** Monsieur le président, je voudrais signaler à M. Keyes que, depuis des années, Welland essaie d'acheter une partie des terres excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a exproprié, je crois, 2 100 acres à Thorold pour le jumelage du canal Welland, et 4 000 acres pour la déviation de ce canal. Celle-ci est maintenant achevée.

Il y a d'innombrables acres de terres dont la Voie maritime n'a pas besoin mais, pour une raison qui nous échappe, elle refuse de s'en défaire. Nous ne savons pas au juste si elle les détient en fiducie pour le gouvernement du Canada. En fait, si elle vend ces terres, c'est le gouvernement du Canada qui encaissera le produit de la vente.

Nous avons négocié avec la Voie maritime du Saint-Laurent l'acquisition d'une parcelle de terrain à Port Robinson, juste au sud du pont 12, à Thorold, avec lequel un navire était entré en collision en 1974. Au bout d'un an et demi environ, nous sommes parvenus à négocier une entente entre Thorold et une société de notre municipalité appelée E.S. Fox. Celle-ci a maintenant construit un quai auprès de son entreprise industrielle. En fait, nous avons réussi à obtenir une subvention de 500 000\$ de la province de l'Ontario pour la construction d'un quai.

Il y a de nombreux domaines dans lesquels les municipalités ont des difficultés avec la Voie maritime en ce qui concerne la vente des terrains. Au sujet du secteur privé de notre région, je me suis occupé de la question des quais industriels de Thorold pour lesquels nous sommes obligés de verser un loyer scandaleusement élevé à la VMSL. Les circonstances sont similaires dans le corridor que formerait le canal doté d'une écluse géante. J'ai parlé aux exploitants des cales sèches de Port Weller et j'ai pu constater qu'au cours de toutes ces années, ils ont versé d'énormes montants au gouvernement et à la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je comprends fort bien que la Voie maritime ait des difficultés de trésorerie et qu'elle soit obligée de gagner de l'argent par tous les moyens possibles. Cependant, en ce qui concerne cette parcelle de terrain à Thorold, j'estime que personne ne sera jamais autorisé à déplacer ce cimetière. Si quelqu'un entreprenait maintenant de le faire sans que le gouvernement s'engage à construire un canal équipé d'une écluse géante, je crois que cela provoquerait une véritable révolution.

**Le président:** Comme la réaction de M. Keyes vous le montre, vous pouvez voir que vous avez bien fait de faire ce voyage, messieurs.

**M. Fretz:** Messieurs Longo, Neale et Todd, soyez les bienvenus. Je suis de tout coeur avec vous en ce qui concerne le problème auquel votre ville est confrontée. J'espère que notre comité prendra certaines mesures. Vous avez certainement demandé conseil à votre avocat. Celui-ci vous a-t-il suggéré d'intenter une action en justice?

**M. Longo:** Préférez-vous que ce soit moi qui réponde à cette question ou vous?

**M. Todd:** Allez-y.

[Texte]

• 1255

**Mayor Longo:** I have been on this one for quite a while. I spoke to Bill Robbins, the former solicitor of the St. Lawrence Seaway Authority, who was involved in the expropriation of the lands and he in fact is the one who put me on to the Pickering Airport expropriation. And I spoke to Mayor Arthurs in Pickering and then instructed Ken to get hold of the town manager and they had lengthy conversations in respect to the 18,000 acres that were expropriated there. I would think if we had the proper law firm representing us we could take a court action against the authority and come out of this thing successful in getting the property deeded back to us, but I can't see any need at this stage to go to the courts. We are appealing to the federal government on the direction of The St. Lawrence Seaway Authority and they know full well we are here and they will be getting a copy of this brief. We don't want to do battle in court unless we have to. You know, as a former mayor, how much it costs for engaging legal counsel when you are doing battle like this.

**Mr. Fretz:** Yes, it could be a costly venture.

**Mr. Chairman,** as I indicated, I have the utmost sympathy for the City of Thorold. I am not convinced that I would want to see a recommendation in our report regarding the specific needs of the City of Thorold. I pose this as a question to you: why couldn't this committee write a letter, or letters, as necessary, and take that action in support of the City of Thorold? I would favour that. Frankly, I think it is in some ways outside the work of the study of our committee. But having said that, there is no reason that I know of why this committee—unless our clerk can advise us—couldn't take action in another way and do it quickly, writing a letter or letters to support the solution to the problem that has been presented to us.

**The Chairman:** The committee is master of its own destiny and we certainly can do that and I will let the discussion go from there. But the thing is it is part of a larger problem too in regard to the lands that are there, and, as was indicated, there are other individuals who are affected by this as well. But certainly in terms of what we do as a committee—

**Mr. Fretz:** Excuse me, Mr. Chairman, just in answer to that, if indeed as it is a part of a larger problem, then that could be work that this subcommittee could do if we decided to extend our mandate to look into that. It is a serious problem in the peninsula and perhaps elsewhere, but until such time as we did that work I would still like to see us take some action. I would like to hear the views of the other members on our committee.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I think it is a worthwhile suggestion and in the spirit of the recommendations that were given to us by the City of Thorold that what we could do is write to The St. Lawrence Seaway Authority and ask them very specifically if they have any plans? Do they believe they will have any plans or need for the superlock and also raise the other two options, the twinning and or the widening? I honestly can't remember when they appeared

[Traduction]

**M. Longo:** Il y a un certain temps que je suis cette question. J'ai parlé à Bill Robbins, l'ancien avocat de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui s'était occupé de l'expropriation des terres et qui est, en fait, la personne qui m'a signalé celle qui avait trait à l'aéroport de Pickering. J'ai donc parlé au maire Arthurs de Pickering, après quoi, j'ai demandé à Ken de prendre contact avec le directeur des services municipaux avec qui il a eu de longues conversations au sujet des 18 000 acres expropriés là-bas. Je suppose que si nous étions représentés par un bon cabinet d'avocats, nous pourrions intenter un procès à la Voie maritime et obtenir que les terres nous soient rétrocédées, mais pour le moment, je ne vois aucune raison de le faire. Nous adressons notre requête au gouvernement fédéral à la suggestion même de la Voie maritime du Saint-Laurent qui sait fort bien que nous sommes ici, et à laquelle nous remettons une copie de ce mémoire. Nous ne voulons pas aller en cour, à moins que ce ne soit absolument nécessaire. Vous qui avez été maire, savez combien cela coûte d'engager un avocat pour ce genre d'affaire.

**M. Fretz:** Oui, cela pourrait être fort coûteux.

Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, je comprends parfaitement la ville de Thorold. Je ne suis pas convaincu que notre rapport devrait contenir une recommandation concernant les besoins particuliers de cette ville. Je vous pose la question suivante: pourquoi ce comité n'écrirait-il pas une, ou des lettres, et n'interviendrait-il pas en faveur de la ville de Thorold? Je serais partisan d'une telle formule. Franchement, cela dépasse, dans une certaine mesure, le cadre d'étude de notre comité. Cela dit, je ne vois absolument pas pourquoi le comité—sauf avis contraire de notre greffier—, ne pourrait pas intervenir rapidement sous une autre forme, en écrivant une ou des lettres appuyant la solution du problème qu'on nous a soumise.

**Le président:** Le comité est maître de ses décisions; il peut certainement le faire, et nous en discuterons. Il demeure que cela fait partie d'un problème plus général concernant ces terres et que, comme on l'a dit, d'autres individus sont également concernés. Mais il est certain que les prérogatives de notre comité...

**M. Fretz:** Excusez-moi, monsieur le président. Je répondrais que si cela fait effectivement partir d'un problème plus général, c'est une tâche que ce sous-comité pourrait assumer s'il décidait d'élargir son mandat en conséquence. C'est un problème sérieux dans la péninsule, et peut-être ailleurs, mais en attendant que nous procédions ainsi, je souhaiterais que nous prenions des mesures immédiates. J'aimerais avoir l'opinion des autres membres de notre comité à ce sujet.

**M. Angus:** Monsieur le président, je crois que cette suggestion est valable et que, dans l'esprit des recommandations qui nous ont été présentées par la ville de Thorold, nous pourrions écrire à la Voie maritime du Saint-Laurent et lui demander de nous indiquer clairement si elle a des plans? En a-t-elle pour cette écluse géante? En a-t-elle besoin? Nous pourrions également mentionner les deux autres options, le jumelage et l'élargissement. J'avoue ne pas

[Text]

before us whether we talked specifically about those. . . but get them to go on the record with this committee as to what they see the specific plan for the Welland Canal system is in the short and long term.

**The Chairman:** I would agree with that, and you will recall that Mr. Stewart said that he would like to come back at the end of the process and answer these questions as well. We can prepare him with a letter, obviously, and ask him for that.

**Mr. Keyes:** Just a note of caution. While we can appreciate the concerns of the Mayor of Thorold and the gentlemen who have come to our committee today, there will undoubtedly be—and we are not sure how many because we don't know—other claims against The St. Lawrence Seaway, be they from municipal or private individuals. We may find that we would open the door to a waterfall of interventions from not only municipalities but also from private individuals and we might be dealing with something that is a little bit too much to bite off at this subcommittee. If we were to find out first how big that question is or what the issue is, and then from there determine whether we encompass it as part of this report rather than this report maybe saying that we would strike maybe another subcommittee to deal with that specific issue if that issue is large enough. . . . But given the mandate given us already on this particular issue, we may be just biting off a little more than we can chew.

• 1300

**The Chairman:** I think my response would be that we can certainly ask Mr. Stewart when he comes back in front of us in regard to the specific question and in regard to the overall issue of the surplus lands. We asked some questions in that regard. We got some responses. I think this is worthwhile, because it shows you a specific example—this is probably the most blatant—of what can happen.

I have advised Mayor Longo that he should pursue it with the minister as well on his own and outline to him the time commitments we have for a report and so on. As we formulate our report we can certainly discuss in committee any other action that we wish to take. I don't anticipate that we'll have many more witnesses. We will be in a position to formulate a report and deal with this matter at that particular point in time if that's okay. I agree that we should take some action in regard to it.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, in addition to these elements, we also may want to have a longer letter going to the authority saying what specific points we want them to come and address to us, based on the staff going back through the testimony and highlighting those areas that are directly related to activities or actions taken by the authority, and have Glendon ready to respond to them, rather than sort of surprising him.

[Translation]

me souvenir si les représentants de cet organisme nous ont parlé de ces questions lorsqu'ils ont comparu devant nous. . . Ce qu'il faudrait c'est qu'ils nous disent officiellement ce qu'est leur plan précis, à court et long terme, pour le système du canal Welland.

**Le président:** Je suis d'accord; vous vous souviendrez que M. Stewart a dit qu'il souhaiterait revenir à la fin des audiences pour répondre également à ces questions. Nous pourrions certainement l'y préparer en lui écrivant.

**M. Keyes:** Une petite mise en garde. Nous sommes, certes, sensibles aux préoccupations du maire de Thorold et des personnes qui ont comparu devant nous aujourd'hui, mais il y aura certainement d'autres réclamations—et nous n'avons pas la moindre idée de leur nombre—contre la Voie maritime du Saint-Laurent, qu'elles émanent d'autorités municipales ou de particuliers. Nos risquons de déclencher une avalanche d'interventions de la part des uns et des autres et de nous trouver confrontés à un problème dont le règlement dépasse peut-être les capacités de ce sous-comité. Il faudrait peut-être se demander tout d'abord quelle est la partie de cette question puis, à partir de là, décider ou non de l'intégrer à notre rapport plutôt que de se contenter éventuellement dans celui-ci de la renvoyer à un autre sous-comité qui sera chargé de l'étudier précisément si elle se révèle assez importante. . . . Compte tenu toutefois de l'ampleur de notre mandat sur cette question en particulier, il se peut que nous ayons les yeux plus gros que le ventre.

**Le président:** Je vous répondrai que nous pourrions tout demander à M. Stewart, lorsqu'il comparaitra à nouveau devant nous, ce qu'il en est de cette affaire et de celle, plus générale, des terres excédentaires. Nous avons posé un certain nombre de questions à ce sujet. Nous avons obtenu des réponses. Je crois que c'est utile parce que vous pouvez voir dans cet exemple précis—c'est probablement le plus frappant—ce qui peut finalement se produire.

J'ai conseillé au maire Longo d'en parler avec le ministre et de voir aussi ce qu'il peut faire de son côté, tout en lui faisant part de nos contraintes concernant, par exemple, le délai de publication du rapport. En rédigeant ce document, nous ne manquerons pas de discuter en comité des autres mesures que nous souhaitons prendre éventuellement. Je ne pense pas que nous entendrons beaucoup d'autres témoins. Nous aurons l'occasion d'écrire un rapport et d'envisager cette question à ce moment-là si les choses se passent normalement. Je reconnais avec vous qu'il convient de faire quelque chose à ce sujet.

**M. Angus:** En plus de tout cela, monsieur le président, il serait peut-être bon aussi d'envoyer une lettre détaillée à l'Administration de la voie maritime pour lui indiquer les différents points précis sur lesquels nous voulons qu'elle nous donne des précisions une fois que notre personnel aura passé en revue tous les témoignages et mis en relief les différents points qui ont trait directement aux activités ou aux mesures prises par cette administration, de sorte que Glendon aura le temps de se préparer pour nous répondre et ne sera pas pris de court.

[Texte]

**The Chairman:** Oh, definitely. That's an excellent idea. That was the intent. I hope the staff will do that. We can prepare a letter to Mr. Stewart, and when he does come back he can be prepared to answer those various issues that have arisen, including this one.

**Mayor Longo:** Mr. Chairman, I might add, in your writing to the authority perhaps you could ask them to substantiate the technical reports that the consultants have done for the superlock project. In fact, one of the reasons the scheme was shelved years ago was that they wouldn't pass an environmental assessment. We've had contact with some of the consultants that were engaged on the project years ago. The money was the main reason, but that was the other reason that this matter wasn't approved.

We initially came here today, I guess, with the intention of asking the support of the subcommittee to have the property deeded back over to us. After Ken talked to the Town of Pickering people and after my discussions with the solicitor of the seaway, they suggested that we come here and ask that this study be done, similar to what's been done in Pickering, and let the government run with the study. If the study does in fact come back and show that there is no government support now or ever for a superlock system, we'd be justified in getting the property deeded back to us.

I think the recommendations on page 13 are ones we're comfortable with, and I'm sure you'll be comfortable with. Your suggestion to write the authority to get more information on it is certainly also valid and think will also help very much.

**The Chairman:** I agree with you, and I'm glad that you brought that up. Not only for the cemetery, as I say, which is a specific issue, but for our entire area this is an important matter in terms of those lands. I'm glad that you've come forward with that recommendation. I think it's a very reasonable one.

**Mayor Longo:** I might also add that I know that once this issue is settled with the cemetery, the next one in line either appearing here or somewhere is going to be the industrial dock people. They have property that's leased from the seaway and they're paying very dearly for it. They'd certainly like to be able to purchase it.

**Mr. Angus:** Not before it's approved though.

• 1305

**The Chairman:** As you say, I think your recommendation is most reasonable and we will certainly look at it. As I said previously, I think you can see that your trip was worthwhile in sensitizing everybody to the issue of the lands and so on with your specific example and we appreciate you appearing in front of us today. Thank you very much.

[Traduction]

**Le président:** Oui, tout à fait. C'est une excellente idée. C'est ce qu'il faut faire. J'espère que le personnel procèdera de cette manière. Nous pouvons rédiger une lettre à M. Stewart et, lorsqu'il reviendra devant nous, il sera prêt à répondre aux différentes questions qui ont été soulevées, y compris celle-ci.

**M. Longo:** Permettez-moi d'ajouter une chose, monsieur le président; vous pourriez peut-être demander à l'Administration de la voie maritime, lorsque vous lui écrirez, d'expliquer les rapports techniques rédigés par les ingénieurs-conseils au sujet du projet de l'écluse géante. Il se trouve que l'une des raisons pour lesquelles le projet a été mis en veilleuse, il y a des années, c'est qu'il a été impossible à la Voie maritime de répondre aux normes environnementales. Nous avons été en relation avec un certain nombre de conseillers qui ont travaillé sur ce projet il y a des années. La principale raison été d'ordre financier, mais la question écologique a été l'autre raison pour laquelle ce projet n'a pas été approuvé.

Notre intention au départ en venant ici, était finalement de demander que le sous-comité nous aide à ravoir la propriété. Ken a parlé avec les responsables de la municipalité de Pickering et j'ai eu des entretiens avec l'avocat de l'Administration de la voie maritime, et on nous a conseillé de venir ici et de demander que l'on procède à cette étude, sur le même modèle que celle qui a été faite à Pickering, et laisser le gouvernement faire le reste. Si, à la suite de l'étude, il s'avère que le gouvernement ne préconise plus aujourd'hui la construction d'un réseau d'écluses géantes et n'envisage pas de le faire à l'avenir, nous serions fondés à demander qu'on nous redonne la propriété.

Les recommandations de la page 13 nous conviennent, et à vous aussi, j'en suis sûr. Votre proposition d'écrire à l'Administration de la voie maritime pour obtenir davantage de précisions à ce sujet ne manque pas non plus d'intérêt et je considère que ce pourrait être très utile.

**Le président:** Je suis d'accord avec vous et je me félicite que vous ayez abordé la question. Non seulement pour le cimetière, comme je le dis, qui est une question bien particulière, mais pour la région tout entière, pour laquelle ces terrains ont un grand intérêt. Je me félicite que vous ayez fait cette recommandation. Elle me paraît très raisonnable.

**M. Longo:** Permettez-moi d'ajouter qu'une fois que la question du cimetière sera réglée, je sais qu'il faudra en faire autant, à un moment donné, pour celle des utilisateurs des installations industrielles des quais. Ces gens-là louent très cher des propriétés à l'Administration de la voie maritime. Ils aimeraient bien pouvoir les acheter.

**M. Angus:** Pas avant que ce ne soit approuvé, toutefois.

**Le président:** Sur ce point, je considère que votre recommandation est tout à fait raisonnable et nous ne manquerons pas d'en tenir compte. Je l'ai dit tout à l'heure, ce déplacement aura été utile et vous aurez réussi à faire prendre conscience à tout le monde de l'importance de cette question des terres en l'illustrant par un exemple précis, et nous sommes très heureux d'avoir pu vous compter parmi nous aujourd'hui. Je vous remercie.

[Text]

**Mayor Longo:** Thank you very much, Mr. Chairman and members, for your co-operation on this very important issue.

• 1306

• 1314

**The Chairman:** We have in front of us Stephen Thorp, from the Great Lakes Commission. Mr. Thorp, welcome to the committee.

**Mr. Stephen Thorp (Program Manager, Transportation and Economic Development, Great Lakes Commission):** Mr. Chairman, members of the committee, I am speaking today on behalf of the eight member states of the Great Lakes Commission and the elected chair, Joe Hoffman, from Pennsylvania. The commission appreciates the opportunity to present testimony to Parliament on the important topic of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway.

• 1315

The commission is an eight-state agency that guides, protects and advances the common interests of its membership in areas of regional environmental quality, resource management, and economic development. Established in 1955 by the Great Lakes Basin Compact and founded in state and federal law, the commission is comprised of state officials, legislators, and governors' appointees.

The commission has official observers from the Canadian federal government and also from the provinces of Quebec and Ontario. Through a recent bylaws change we have elevated recognition of our observers who now have full and equal standing with our state commissioners, except that they cannot vote. This action of the commission recognizes the importance of our Canadian governmental partners in the process of binational resource management and sustained economic development.

Next spring our semi-annual meeting is scheduled for Montreal, to be held in conjunction with the Great Lakes-St. Lawrence mayors conference. During the past decade we have also met in Windsor, Toronto, and Quebec City.

I should note that my presence here today marks only the second time in the history of the commission that a representative of the commission has had the privilege of addressing a committee of Parliament. It is therefore a special honour to have this opportunity, and we hope that the future may bring additional opportunities.

In my testimony today I will address several major issues. One is the Great Lakes Commission's strong role and continuing involvement in Great Lakes and seaway issues, including the development of the historic Declaration of

[Translation]

**M. Longo:** Je remercie le président et tous les membres du comité de leur coopération sur cette question très importante.

**Le président:** Nous allons maintenant entendre M. Stephen Thorp, de la Great Lakes Commission. Monsieur Thorp, je vous souhaite la bienvenue au comité.

**M. Stephen Thorp (gérant des programmes, Transport et développement économique, Great Lakes Commission):** Monsieur le président et mesdames et messieurs, membres du comité. Je parle aujourd'hui au nom des huit États membres de la Great Lakes Commission et de son président élu, Joe Hoffman, de la Pennsylvanie. La commission se félicite de la possibilité qui lui est offerte de témoigner devant le Parlement sur la question importante du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La commission est un organisme qui regroupe huit États et qui se charge d'orienter, de protéger et de promouvoir l'intérêt général de ses membres en fait de développement économique, de gestion des ressources et de qualité de l'environnement de la région. Créée en 1955 par le Great Lakes Basin Compact et légalisé par les lois des États et du gouvernement fédéral, la commission compte en son sein des parlementaires, des fonctionnaires des États et des représentants des gouverneurs.

La commission comprend aussi des observateurs officiels du gouvernement fédéral canadien ainsi que des provinces du Québec et de l'Ontario. Grâce à une modification récente de nos statuts, nous avons élevé le rang des observateurs canadiens au même niveau que celui des commissaires représentant nos États, droit de vote excepté. Par là, la commission a voulu souligner le rôle important que jouent nos partenaires des gouvernements canadiens en matière de gestion des ressources appartenant aux deux nations et de développement économique durable.

Notre assemblée semestrielle du printemps prochain doit se tenir à Montréal en même temps que le congrès des maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Au cours des dix dernières années, nous nous sommes aussi réunis à Windsor, à Toronto et à Québec.

Je signale aussi qu'aujourd'hui c'est la deuxième fois dans l'histoire de la commission que l'un de ses représentants a le privilège de prendre la parole devant un comité du Parlement. C'est donc un grand honneur pour nous et nous espérons qu'à l'avenir il se répétera.

Dans mon témoignage d'aujourd'hui, je vais aborder plusieurs grandes questions. La première a trait au rôle actif et à la participation permanente de la Great Lakes Commission dans toutes les questions qui ont trait aux

## [Texte]

Indiana. Another issue is the need to eliminate Seaway tolls for competitive purposes. A third issue relates to Great Lakes-St. Lawrence modernization and a proposal for a joint U.S.-Canada initiative.

The commission has a long history of advocacy for the Great Lakes-St. Lawrence Seaway transportation system. Planning and construction of the seaway in the mid-1950s, and the seaway's associated potential for economic development, galvanized regional interest in establishing the Great Lakes Commission.

The commission's involvement with the seaway began during project construction. The commission hosted numerous preparatory meetings for Great Lakes ports over the four-year period. Once the waterway opened, the commission consistently lobbied against seaway tolls, pointing out that these user fees were the only such fees in the United States and were in fact regionally discriminatory.

For nearly 40 years the commission has worked with U.S. and Canadian Great Lakes ports on seaway issues. Today the commission counts among its commissioners and appointed advisers, Great Lakes port directors and persons representing maritime labour and shipping interests.

In 1964, in Cleveland, the commission sponsored an institute on the St. Lawrence Seaway, which was attended by 250 people. The conference was planned to provide an overview of the first five years of the seaway and it turned out to be the largest ever held on the seaway.

In 1969 the commission organized the tenth anniversary celebration for the seaway. Marketing of the Great Lakes seaway system is a goal for all of us, from port directors to governmental agencies that are interested in seeing it live up to its capabilities. The commission has made a contribution.

In the late 1970s the commission was asked by the St. Lawrence Seaway Development Corporation to identify the details of a marketing organization for the system. The Commission subcontracted with a consultant, and a recommendation for a distinct organization was the result. In 1982 the Great Lakes Cargo Marketing Corporation was established and the commission contributed \$75,000 as initial seed money to this promotional effort, which unfortunately had a limited lifespan due in large part to inadequate sustained funding.

Another example of a commission initiative in the marketing area is the case of overseas coal exports. The commission was asked in 1981 to organize a presentation of Great Lakes capabilities to the European Common Market. That meeting, held in Washington, was very successful, and France soon afterward began buying coal moved through the lakes. After this the commission made presentations at U.S. Department of Commerce sponsored meetings in the

## [Traduction]

Grands Lacs et à la voie maritime, notamment dans l'évolution de la déclaration historique de l'Indiana. Il y a ensuite la nécessité de supprimer les droits de péage de la voie maritime à des fins de concurrence. La troisième question est celle de la modernisation de la Voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent qui s'accompagne d'une proposition d'initiative conjointe canado-américaine.

Ce n'est pas d'hier que date l'intérêt de la commission pour le réseau de transport des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La planification et la construction de la voie maritime, au milieu des années 50, et le potentiel de développement économique qu'elle offrait, ont galvanisé les énergies et incité les responsables régionaux à créer la Great Lakes Commission.

La commission a commencé à s'occuper de la voie maritime lors de sa construction. Elle a organisé de nombreuses réunions préparatoires à l'intention des ports des Grands Lacs au cours de cette période de quatre ans. Lorsque la voie maritime a été inaugurée, la commission s'est toujours opposée aux droits de péage, signalant que ceux-ci étaient les seuls à être ainsi imposés aux États-Unis et qu'ils étaient en réalité discriminatoires pour la région.

Pendant près de 40 ans, la commission a collaboré avec les ports des Grands Lacs des États-Unis et du Canada sur les questions liées à la voie maritime. Aujourd'hui, la commission compte parmi ses commissaires et conseillers nommés, des directeurs des ports des Grands Lacs et des responsables représentant les armateurs et syndicats au sein de ce secteur.

En 1964, à Cleveland, la commission a organisé un colloque sur la Voie maritime du Saint-Laurent, auquel ont assisté 250 personnes. Cette conférence devait faire le bilan des cinq premières années d'exploitation de la voie maritime et elle s'est avérée être la plus grosse qui ait jamais été réunie à ce sujet.

En 1969, la commission a organisé la célébration du dixième anniversaire de la voie maritime. Notre objectif à tous est de commercialiser les activités du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime, car tout le monde, depuis les directeurs des ports jusqu'aux organismes gouvernementaux, cherche à faire en sorte que ce réseau réalise son potentiel. La commission a eu son rôle à jouer à cet égard.

À la fin des années 70, la Société de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent a demandé à la commission de concevoir une organisation détaillée de la commercialisation du réseau. Celle-ci a donc passé un contrat de sous-traitance avec un cabinet de conseillers lequel a recommandé la création d'un organisme séparé. En 1982, la Great Lakes Cargo Marketing Corporation a été créée et la commission a versé au départ 75 000\$ pour contribuer à son démarrage mais, malheureusement, cet organisme n'a eu qu'une existence éphémère en raison, en grande partie, du manque de financement.

L'exportation du charbon outre-mer est un autre exemple de projet de la commission dans le domaine de la commercialisation. On a demandé en 1981 à la commission d'exposer les possibilités qu'offraient les Grands Lacs au Marché commun européen. Cette rencontre, organisée à Washington, a été couronnée de succès et la France s'est mise à acheter peu après du charbon transporté sur les Grands Lacs. Par la suite, notre commission s'est chargé de

## [Text]

Appalachian coal fields, and we were invited to participate in the Pacific Rim coal mission.

Regional co-ordination has been an important role for the commission with respect to our shared binational waterway. In 1983 the commission became a founding member and co-chair of a maritime organization titled the Great Lakes-St. Lawrence Maritime Forum. The other two chairs are the provinces of Ontario and Quebec, represented by the Ministry of Transportation and the St. Lawrence Development Secretariat, respectively.

The forum has had several notable accomplishments, including the production of a promotional movie as well as a book and a map on the navigation system. It was also the forum that organized the first international Great Lakes-St. Lawrence mayors conference in 1987. At their annual meeting last May in Thunder Bay, the Canadian and American mayors decided to formally incorporate to strengthen their presence and to influence the region on public policy matters of critical interest to them. The mayors' agenda has always included regional, environmental and seaway transportation issues. They are determined to use their influence and talents to make the case for regional policies. The commission assists the St. Lawrence Economic Development Council, the mayors' conference secretariat based in Quebec, with U.S. co-ordination activities.

## • 1320

Another example of binational regional co-ordination is found in a regional maritime agreement titled "The Declaration of Indiana" in recognition of its May 15, 1991, signing in Merrillville, Indiana. This agreement among nearly two dozen Canadian and American organizations that have a stake in a viable Great Lakes-St. Lawrence maritime system has been an unqualified success.

The document is centered on a set of principles to guide the wise use and development of the system. All the signatory parties endorse the principles and commit to working co-operatively to identify specific legislative and administrative policies necessary to support the principles. I have submitted a copy of the declaration's principles to Marc Toupin and asked that it be included with our testimony as part of the record.

The commission is a Declaration of Indiana signatory and has served with the International Association of Great Lakes Ports, whom you heard from earlier today, in staffing the declaration drafting and implementation process.

## [Translation]

faire des exposés sur les gisements de charbon des Appalaches lors de rencontres patronnées par le département du Commerce des américain et nous avons été invités à participer à la mission sur le charbon pour les pays de la ceinture du Pacifique.

La coordination régionale a joué un rôle important pour la commission dans le cadre de nos engagements binationaux concernant la voie maritime. En 1983, la commission est devenue membre fondatrice et co-présidente d'une organisation maritime appelée Forum maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Les deux autres présidents sont l'Ontario et le Québec, représentés respectivement par leur ministère des Transports et par le Secrétariat au développement du Saint-Laurent.

Le forum a réalisé des projets remarquables, notamment la production d'un film promotionnel ainsi que d'un livre et d'une carte sur le réseau de navigation. C'est lui aussi qui a organisé en 1987 la première conférence internationale des maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Lors de l'assemblée annuelle qui a eu lieu en mai dernier à Thunder Bay, les maires canadiens et américains ont décidé de se constituer officiellement en société pour renforcer leur présence dans la région et influencer sur le cours des politiques publiques qui les concernent particulièrement. Les maires se sont toujours préoccupés des questions intéressant la région, l'environnement et le transport par la Voie maritime. Ils sont décidés à user de leur influence et à exercer leurs talents pour faire avancer la cause des politiques régionales. La Commission aide le Conseil de développement économique du Saint-Laurent et le secrétariat de la conférence de maires installé à Québec, en coordonnant de nombreuses activités avec les États-Unis.

On trouve un autre exemple de coordination régionale binationale dans un accord maritime régional intitulé «La déclaration de l'Indiana», parce qu'il a été signé le 15 mai 1991 à Merrillville (Indiana). Cet accord, passé entre une vingtaine d'organisations canadiennes et américaines qui ont intérêt à assurer la viabilité du réseau maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, a connu un plein succès.

Ce document énonce un certain nombre de principes visant à permettre un bon aménagement et une saine utilisation du réseau. Toutes les parties signataires sont en faveur de l'énoncé de principes qu'il renferme et se sont engagées à oeuvrer ensemble à la définition des différentes politiques législatives et administratives nécessaires à sa mise en oeuvre. Je fais parvenir une copie de la déclaration de principes à Marc Toupin en lui demandant qu'elle soit consignée au procès-verbal en même temps que notre témoignage.

La commission est l'un des signataires de l'accord de l'Indiana et en collaboration avec l'Association internationale des ports des Grands Lacs, dont vous avez entendu parler un peu plus tôt aujourd'hui, s'est chargée de fournir le personnel de rédaction et de mise en application de la déclaration.

*[Texte]*

One of the action strategies agreed to by the declaration signatories called for the development of a consultative process between federal agency and regional maritime interests. Annual meetings in Ottawa and Washington are planned. This will give the maritime organizations an advocacy opportunity with federal representatives as well as time for discussion of issues of mutual interest.

Last April the first consultative meeting was held in Washington, and this coming January 13 we will be meeting here in Ottawa. The commission considers these recent developments and binational co-ordination to be major achievements that are beginning to show results. Maintaining and improving the system is critical, and binational co-operation is a cornerstone of that process.

St. Lawrence Seaway tolls are certainly of major interest to this committee. In 1970 amendments to the U.S. Merchant Marine Act were passed, and the commission played an important role in the official designation of the Great Lakes as the fourth sea coast. It was this legislation that eliminated the interest repayment requirement for U.S. seaway tolls. It wasn't until 1982 that the construction debt for the seaway was forgiven by Congress. The commission had lobbied long and hard for that. If the debt had not been dealt with, tolls in future years would have doubled or even tripled.

The total elimination of seaway tolls has been a longstanding priority of the commission. Following passage of the Water Resources Development Act of 1986, U.S. tolls are now rebated. However, Canadian tolls remain and they've been going up. Provisions in the Water Resources Development Act of 1986 directed the U.S. Department of Transportation and the Secretary of State to begin negotiations with Canada to that end. We have been disappointed that these efforts have not yet produced results.

With responsibility for most of the seaway locks and a mandate to cover operational costs, Canada's St. Lawrence Seaway Authority is in a difficult situation. As we all know, the downward trend in cargo tonnage and its impact on toll revenues create a dilemma. Tolls must be increased, which creates the potential to further reduce traffic. Over the last several years the seaway authority has made laudable progress in improving its operational and administrative efficiency. As long as the requirement for self-sufficiency remains, the spectre of ever-increasing tolls will be with us, and the burden of tolls will continue to hamper the efficient and cost-effective operation of this vital transportation route.

*[Traduction]*

L'une des stratégies d'action recommandées par les signataires de la déclaration consiste à mettre sur pied un mécanisme de consultation entre l'organisme fédéral et les représentants des intérêts maritimes régionaux. Des rencontres annuelles sont prévues à Ottawa et à Washington. Les organisations maritimes auront ainsi la possibilité de faire valoir leur cause auprès des représentants fédéraux et le temps nécessaire pour organiser des discussions sur des questions d'intérêt commun.

La première réunion consultative s'est tenue à Washington en avril dernier et, le 13 janvier prochain nous nous réunirons ici même à Ottawa. La commission considère cette évolution récente et cette coordination binationale comme des étapes importantes dont les résultats commencent à se faire sentir. Il est essentiel de maintenir en place et d'améliorer le système existant et la coopération binationale joue un rôle clé à ce point de vue.

La question des droits de péage de la Voie maritime du Saint-Laurent ne peut pas manquer d'intéresser votre comité. La Loi sur la marine marchande des États-Unis a été modifiée en 1970 et la commission a joué un grand rôle pour faire reconnaître officiellement les Grands Lacs comme la quatrième mer. C'est en vertu de cette loi qu'a été supprimée l'obligation de rembourser les intérêts relatifs aux droits de péage américains. Ce n'est qu'en 1982 que le Congrès a remis définitivement la dette liée à la construction de la voie maritime. Depuis longtemps, la commission militait de toutes ses forces en faveur de cette décision. Si l'on n'avait pas réglé ainsi la question de la dette, les droits de péage auraient pu doubler ou même tripler à l'avenir.

La suppression pure et simple des droits de péage sur la voie maritime est depuis longtemps une priorité de la commission. Depuis l'adoption de la Water Resources Development Act de 1986, les droits de péage aux États-Unis sont désormais moins élevés. Restent cependant les droits de péage canadiens qui augmentent. Certaines dispositions de la Water Resources Development Act de 1986 enjoignait le département des Transports américains et le Secrétaire d'État d'ouvrir des négociations avec le Canada à cette fin. Nous regrettons que ces efforts n'aient pas encore produit de résultats.

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent qui, au Canada, a la responsabilité de la plupart des écluses de la voie maritime et le mandat de recouvrer ses coûts d'exploitation, est dans une situation difficile. Nous savons tous que la baisse du tonnage transporté a des répercussions sur les recettes tirées du péage, ce qui pose un dilemme. Il faut augmenter ces droits, ce qui risque d'entraîner une nouvelle diminution du trafic. Ces dernières années, l'Administration de la voie maritime a fait des progrès louables pour améliorer son efficacité en fait d'exploitation et d'administration. Tant que l'on continuera à lui imposer l'autonomie financière, le spectre d'une augmentation incessante des droits de péage continuera à nous hanter et ceux-ci continueront à faire obstacle à une exploitation efficace et rentable de cette voie de communication vitale.

[Text]

Canada took the lead in the past in addressing the toll issue when Parliament in 1977 converted seaway loans and interest amounting to \$625 million to equity. That action was a national statement supporting a national project. Leadership is necessary now to respond to the seaway toll dilemma and to make the seaway a fully competitive part of our developing North American transportation infrastructure.

My final point today is a proposal regarding an initiative for a study for the seaway and something that might result from it. As a trade route among native peoples and a corridor of discovering commerce for the Europeans, the Great Lakes seaway river system and tributaries were an established transport network long before the United States and Canada became nations. This combination of an in-place waterway and a strong natural resource base promoted population settlement, agricultural development, and industrial enterprise.

• 1325

Water-borne commerce and the Great Lakes and St. Lawrence regional economy have been inextricably linked with their mutual beginnings. This binational transportation system was the foundation on which the U.S. and Canadian regional and national manufacturing economies were built. The unique transportation system was not all provided by nature, though. Navigation locks at Sault Ste. Marie and the Welland Canal and on the St. Lawrence have made it possible for laker vessels and ocean-going ships to move between 150 million and 200 million tonnes of cargo each year within the system.

The 145 ports along the Great Lakes St.-Lawrence shores range from small one- or two-commodity terminal operations to large port facilities. These ports and vessels depend on an infrastructure of harbour and channel dredging and aids to navigation as well as numerous shore-side support services.

The Great Lakes-St. Lawrence system, as with all major public works projects, needs continual maintenance. Canada's expenditure of \$175 million for Welland Canal rehabilitation is a good example of government's commitment to the system as it now exists. However, the system's competitive position vis-à-vis other modes, and particularly other North American regions, is vulnerable. Tolls, vessel size restrictions, U.S. harbour maintenance taxes, pilotage costs, and other factors have all combined to dampen overseas cargo growth prospects.

A comprehensive review of Great Lakes-St. Lawrence Seaway competitiveness, along with possible structural changes, particularly for the lock system, is needed. The effort should result in a binational strategic plan that would reduce uncertainty about the system's future and assist the private sector as it prepares for the 21st century.

[Translation]

Le Canada a pris l'initiative par le passé et a réglé la question des droits de péage lorsque le Parlement a converti en 1977 en capital-actions des prêts et des intérêts de la voie maritime se montant à 625 millions de dollars. Cette mesure témoignait de la volonté nationale d'appuyer un projet national. Il est nécessaire aujourd'hui de faire preuve d'initiative pour résoudre le dilemme posé par les droits de péage sur la voie maritime pour lui rendre toute sa compétitivité dans le cadre du développement de notre infrastructure des transports en Amérique du Nord.

J'aborderai pour finir la question d'un projet d'étude de la voie maritime et des résultats que l'on pourrait en tirer. En tant que voie de négoce entre les peuples autochtones et de découverte commerciale pour les pays européens, le réseau de la Voie maritime des Grands Lacs et ses tributaires était fermement établi bien avant que les États-Unis et le Canada ne deviennent des nations. Le fait de pouvoir disposer d'une voie d'eau toute prête, allié à la présence de nombreuses ressources naturelles, a favorisé le peuplement de la région, le développement agricole et l'entreprise industrielle.

Le commerce par voie d'eau et l'économie régionale des Grands Lacs et du Saint-Laurent ont été inextricablement liés dès le départ. C'est sur ce réseau de transport binational que se sont fondées les économies manufacturières régionales et nationales des États-Unis et du Canada. Ce réseau de transport exceptionnel ne nous a toutefois pas entièrement été donné par la nature. Les écluses prévues pour la navigation à Sault-Ste-Marie, sur le Canal Welland et sur le Saint-Laurent ont permis aux navires des Grands Lacs et aux navires océaniques de transporter chaque année entre 150 et 200 millions de tonnes de marchandises sur ce réseau.

Les 145 ports que l'on trouve en bordure des Grands Lacs et du Saint-Laurent sont de taille variable et vont du petit terminal pouvant recevoir un ou deux produits, jusqu'aux grandes installations portuaires. La viabilité de ces ports et de ces navires est tributaire d'une infrastructure portuaire, du dragage des chenaux, des aides à la navigation ainsi que de nombreux services logistiques situés sur les berges.

Le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, comme tous les grands équipements publics, a besoin d'être constamment entretenu. Les 175 millions de dollars de crédits consacrés par le Canada à la remise en état du Canal Welland illustrent bien l'ampleur des engagements du gouvernement envers le réseau actuel. Toutefois, la compétitivité du réseau par rapport à d'autres modes de transport, et plus particulièrement par rapport à d'autres régions de l'Amérique du Nord, est vulnérable. Les droits de péage, la limitation du tonnage des navires, les taxes d'entretien dans les ports des États-Unis, les frais de pilotage et d'autres facteurs contribuent à gêner la croissance du transport des marchandises venues d'outre-mer.

Un réexamen global de la compétitivité du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent s'impose, de même que l'étude de modifications aux structures actuelles, notamment du réseau des écluses. Il faudrait que cette opération se traduise par l'élaboration d'un plan stratégique national réduisant l'incertitude liée à l'avenir du réseau et aidant le secteur privé à entrer de plain-pied dans le 21<sup>e</sup> siècle.

[Texte]

The Great Lakes Commission believes such a review in strategic plan should be a joint undertaking of the American and Canadian federal governments. This is appropriate because of the joint operating responsibility for the Montreal-Lake Ontario section of the seaway and the fact that much of the Great Lakes commercial navigation system is comprised of boundary waters. Furthermore, the prospect of increasing levels of U.S.-Canada trade as the region continues its economic integration underlines the need for cooperative action. Finally, the construction of the seaway in the first place, along with the many years of binational co-operation at the lock complex at Sault Ste. Marie, can serve as a precedent for a future modernization program.

We recognize that the United States and Canada have undertaken their own initiatives on the future of the system. This committee's work is an excellent example. Transport Canada and the two seaway agencies have also been engaged. The U.S. Army Corps of Engineers completed its St. Lawrence Seaway additional locks study in the mid-1980s, and since then several other Corps studies have looked at shipping trends and cost-recovery issues for a new lock at The Soo and two new locks for the seaway. The Great Lakes Commission has supported the undertaking of these studies and has been a leading advocate for a new large lock at Sault Ste. Marie, Michigan, and a new or rehabilitated recreational lock nearby on the Ontario side of the St. Mary's River.

It's time to close ranks and work together on revitalizing the system. The U.S. and Canadian federal governments created the Great Lakes seaway system and now need to take steps to preserve and improve this system. The Great Lakes-St. Lawrence Seaway has for too long been viewed by some as a line of geographic demarcation that divides our two nations, when in fact it is one of the greatest unifying forces we have.

A first step should be a comprehensive review of where we are today, followed by a detailed plan for the future. If such a joint study is favourably received by Parliament and Canada's maritime agencies, the Great Lakes Commission would be pleased to solicit and encourage the interest of Congress in state and federal participation.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Fretz:** Mr. Thorp, thank you for appearing before us today. We are grateful for your testimony and for your insight into some of the problems, or maybe all of the problems, that exist within the seaway system.

[Traduction]

La Great Lakes Commission considère que cette étude d'un nouveau plan stratégique devrait être entreprise conjointement par les gouvernements fédéraux américain et canadien. Cette mesure serait justifiée en raison de la responsabilité conjointe de l'exploitation de la partie de la voie maritime située entre Montréal et le lac Ontario et parce que la majeure partie du réseau de navigation commerciale des Grands Lacs touche les eaux limitrophes. De plus, la perspective d'une intensification du commerce entre les États-Unis et le Canada, à mesure que la région poursuit son intégration économique, souligne la nécessité d'une action commune. Enfin, la construction de la voie maritime au départ ainsi que les nombreuses années de collaboration au complexe d'écluses de Sault-Ste-Marie, peuvent servir de précédent à un futur programme de modernisation.

Nous prenons acte du fait que les États-Unis et le Canada ont entrepris chacun de son côté de se pencher sur l'avenir du réseau. Les travaux de votre comité en sont un parfait exemple. Transports Canada ainsi que les deux organismes de la voie maritime s'y sont aussi engagés. Le U.S. Army Corps of Engineers a terminé son étude des écluses supplémentaires sur la Voie maritime du Saint-Laurent au milieu des années 80 et, depuis lors, il a examiné un certain nombre d'études sur les tendances de la navigation et sur les questions de recouvrement des coûts d'une nouvelle écluse à «The Soo» et de deux nouvelles écluses sur la voie maritime. La Great Lakes Commission a appuyé ces études et compte parmi les principaux partisans de la construction d'une nouvelle grosse écluse à Sault-Ste-Marie, au Michigan, et d'une écluse voisine réservée à la plaisance, nouvelle ou remise en état, du côté de l'Ontario, sur la rivière Ste-Marie.

Il est temps de serrer les rangs et d'oeuvrer de concert à la revitalisation du réseau. Ce sont les gouvernements fédéraux des États-Unis et du Canada qui ont créé le réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs et il leur faut maintenant prendre des mesures pour le préserver et l'améliorer. Le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent a été trop longtemps considéré par certains comme une simple ligne de démarcation géographique qui sépare nos deux pays, alors qu'en réalité il représente l'une des plus grandes forces d'unification dont nous disposons.

Dans un premier temps, il nous faudrait faire un bilan complet pour savoir où nous en sommes et passer ensuite à l'élaboration d'un plan détaillé pour l'avenir. Si le Parlement et les organisations maritimes du Canada accueillent favorablement ce projet d'étude conjointe, la Great Lakes Commission se fera le plaisir de solliciter le Congrès et de promouvoir la participation des États et du gouvernement fédéral.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Fretz:** Monsieur Thorp, je vous remercie d'être venu parmi nous aujourd'hui. Nous vous remercions de votre témoignage et des précisions que vous nous avez apportées sur certains problèmes, et même sur la somme des problèmes qui se posent actuellement dans le réseau de la voie maritime.

[Text]

I suppose I know the answer to this question before I pose it, but I'll go ahead and pose it anyway. With the restraints and financial resources we have in our country, would you still recommend that tolls be eliminated on the Canadian side of the seaway?

• 1330

**Mr. Thorp:** The Great Lakes Commission's position, which is representative of the regional position on the Great Lakes states, is existing seaway tolls should be eliminated. I think all of us recognize that the tolls are critical for the St. Lawrence Seaway Authority, as the revenue derived from them is significant. I think it is somewhat unfair to equate what the U.S. did with what Canada could do in terms of the impact. The cost impact to our budget was less than what it would be to the Canadian budget. Nevertheless, the position of the commission is that they are an uncompetitive factor.

**Mr. Fretz:** We had conflicting testimony here this morning regarding the extension of the seaway season, extending it perhaps for another couple of weeks. What is your view? If we did extend the season, what would that do for traffic?

**Mr. Thorp:** From a personal standpoint, I certainly understand the season extension arguments, particularly those that were made in the Declaration of Indiana and the actioned agenda that advocated a slight season extension to January 1 on a trial basis to see what that might do to stimulate additional traffic at the end of the season.

However, speaking for the Great Lakes Commission, we support that position, but it is not unanimous on the U.S. side. New York in particular, and also Michigan, do not support any extension whatsoever of the seaway season for the St. Lawrence River. New York's opposition has been long-standing. It obviously relates to hydro power activity and environmental considerations; and there has been no interest on their part to change that. However, the commission's policy is developed on a majority vote basis, even though we strive for unanimous agreement, and this is one issue that happened to be voted on at six in favour and two against. New York and Michigan were against. That is the commission's position. But it is certainly reasonable to understand what a short extension might do on a trial basis. It is an experiment.

**Mr. Fretz:** I think it was Mr. Loftus, from the International Association of Great Lakes Ports, who, if I understand my notes correctly, said there were three major issues as far as he was concerned. One was the tolls, which we have already addressed. The second was the season, which we just spoke to. The third was the size of locks.

[Translation]

Même si je crois connaître la réponse à la question que je vais vous poser, je la poserai tout de même. Compte tenu des restrictions budgétaires et des difficultés financières que nous connaissons dans notre pays, persistez-vous à recommander que l'on supprime les droits de péage du côté canadien de la voie maritime?

**M. Thorp:** La position de la Great Lakes Commission, qui correspond à la position régionale préconisée par les États riverains des Grands Lacs, c'est que les droits de péage actuels sur la Voie maritime doivent être supprimés. Nous reconnaissons tous, je pense, que les droits de péage revêtent un intérêt crucial pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et sont la source de recettes importantes. Il serait assez injuste, à mon avis, d'assimiler ce qu'ont fait les États-Unis avec ce que peut faire le Canada sur le plan des conséquences. Les répercussions financières sur notre budget ont été moindres que ce qu'elles seraient sur le budget canadien. La commission n'en considère par moins que c'est là un élément de non-compétitivité.

**M. Fretz:** Nous avons entendu des témoignages contradictoires ce matin au sujet de la prolongation de la saison de navigation sur la Voie maritime, que l'on pourrait étendre éventuellement sur deux semaines supplémentaires. Qu'en pensez-vous? Si nous prolongeons la saison de navigation, quelles seront les répercussions sur le trafic?

**M. Thorp:** Personnellement, je comprends parfaitement les arguments de ceux qui veulent prolonger la saison, notamment ceux qui ont été exposés dans la Déclaration de l'Indiana et du calendrier de mesures qui préconise que l'on prolonge légèrement la saison jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier à titre d'expérience, pour voir si cela ne pourrait pas stimuler le trafic à la fin de la saison.

Toutefois, si je parle au nom de la Great Lakes Commission, nous sommes en faveur d'une telle mesure, mais nous ne sommes pas unanimes à ce point de vue aux États-Unis. L'État de New-York notamment, et aussi le Michigan, sont contre toute prolongation de la saison de navigation sur le fleuve Saint-Laurent. L'opposition de l'État de New-York ne date pas d'hier. Elle s'explique évidemment par des considérations liées à l'activité hydro-électrique et à l'environnement; et rien n'indique qu'elle va changer. La politique de la commission est toutefois élaborée en fonction de la majorité, même si nous nous efforçons de prendre des décisions à l'unanimité, et sur cette question il y a eu six voix pour et deux contre. L'État de New-York et le Michigan se sont opposés. Voilà quelle est la position de la Commission sur ce point. On ne peut pas dire qu'il serait déraisonnable d'essayer de voir, à titre expérimental, quelles seraient les répercussions d'une courte prolongation. C'est une expérience à faire.

**M. Fretz:** Si je ne me trompe pas dans mes notes, il me semble que c'est M. Loftus, de l'Association internationale des ports des Grands Lacs, qui a déclaré qu'il y avait à son avis trois grands problèmes. Le premier concerne les droits de péage dont nous avons déjà parlé. Le deuxième est la saison de navigation que nous venons d'évoquer. Le troisième est celui de la taille des écluses.

[Texte]

In questioning witnesses, it became clear to me that if the locks, for example in the Welland Canal, were increased in width from 75 feet to 105 feet, it would allow the passage of larger ships, salties for example, to come into the Great Lakes, the upper lakes. What is your view on that proposal?

**Mr. Thorp:** If the locks on the St. Lawrence River are relatively same dimensions, just improving the Welland wouldn't do much to enhance overseas vessel access. But that is an obvious point. When you are looking at physical changes to the system, lock size configuration change is just one of those things you could look at.

There are some studies underway in the U.S. to look at the total world fleet of vessels and how many have our size so they could fit in the seaway, if they were used in that kind of trade, and there are still quite a few left. I think we have to recognize that the large ships of the future aren't for every single kind of trade throughout the world. Many ports overseas, as port directors have probably pointed out to you, can't accommodate large vessels. So there is always going to be, at least in the foreseeable future, a need for a certain class or size of vessel that can easily fit through the seaway. To me, lock size is just one of the issues.

• 1335

Our recommendation is that the U.S. and Canadian federal governments co-operate on a study that would once and for all identify those changes to the system that would be needed to keep it viable and thriving. Presumably, if tolls in fact are in the picture for the future, paying tolls would keep the seaway authority as a going concern.

I think a major binational study is needed here. We have seen a lot of individual studies, but the essence of a binational study would show that the two governments are committed to studying it together. Perhaps the solutions, including the funding of those solutions if in fact they are to cost more money, also could be approached on a co-operative, binational basis in the future.

This is not to suggest that Canada should bear the lion's share of the construction costs. Perhaps there ought to be some acknowledgement in terms of Canada's ability to pay and the U.S.'s ability to contribute more than its percentage share of the total operation and ownership of parts of the system. All of that could be laid out or developed in this binational study that we are recommending.

**Mr. Fretz:** So in your view we need to move as quickly as possible on an overall comprehensive study that would give us answers to the kinds of questions that I have been posing.

My last question relates to an issue we discussed with previous witnesses who came before us. On container traffic, we see ships coming into salt water ports yet few or none of them come into inland ports. If we were to enlarge the

[Traduction]

En interrogeant les témoins, il m'est apparu clairement que si l'on élargissait, par exemple, les écluses du canal Welland, en les faisant passer de 75 pieds à 105 pieds, il serait possible de recevoir des navires de plus fort tonnage, des navires océaniques, par exemple, qui pourraient ainsi se rendre jusqu'aux Grands Lacs, situés en amont. Que pensez-vous d'un tel projet?

**M. Thorp:** Si les écluses du Saint-Laurent ont à peu près les mêmes dimensions, l'agrandissement de l'écluse du Canal Welland ne fera pas grand'chose pour faciliter l'accès des navires océaniques. Voilà qui, bien entendu, est évident. Il n'en reste pas moins que lorsqu'on examine les modifications pouvant être apportées à la configuration du réseau, la taille des écluses est un élément qu'il faut considérer.

On effectue actuellement des études aux États-Unis pour connaître les caractéristiques de la flotte mondiale et savoir quels sont les navires dont la taille leur permet de passer par la voie maritime, s'ils en ont besoin, et il y en a encore un bon nombre qui peuvent le faire. Il faut bien reconnaître, à mon avis, que les grands navires de l'avenir ne vont pas accaparer tout le trafic mondial. De nombreux ports outre-mer, comme les directeurs des ports vous l'ont probablement fait remarquer, ne peuvent pas accueillir les gros navires. On a donc toujours besoin, du moins dans un avenir prévisible, d'un navire d'une certaine catégorie ou d'une certaine taille qui peut facilement transiter par la voie maritime. Or, en ce qui me concerne, la taille des écluses n'est qu'un élément du problème.

Nous recommandons que les gouvernements fédéral des États-Unis et du Canada collaborent à une étude permettant de définir une fois pour toute les modifications devant être apportées au réseau pour assurer sa viabilité à le faire prospérer. On peut penser que si les droits de péage ne vont pas disparaître à l'avenir, le paiement de ces droits permettra à l'Administration de la voie maritime de poursuivre ses activités.

Je considère qu'il est important ici de procéder à une étude binationale de grande ampleur. Il y a eu de nombreuses études individuelles, mais en substance, une étude binationale sera le signe que les deux gouvernements s'engagent ensemble à aller jusqu'au fond du problème. Les solutions, y compris le financement s'il s'avère que ces solutions coûtent davantage, pourront peut-être elles aussi être envisagées de concert sur une base binationale pour l'avenir.

Nous ne voulons pas dire par là qu'il faille que le Canada paie le plus clair des coûts de construction. Il conviendrait peut-être de tenir compte de la capacité de payer du Canada et du fait que les États-Unis sont en mesure de contribuer plus que ce qui correspond à leur part dans l'exploitation et la propriété de l'ensemble du réseau. Toutes ces questions pourraient être mises sur le tapis ou abordées dans le cadre de l'étude binationale que nous recommandons.

**M. Fretz:** Donc, à votre avis, il nous faut procéder le plus rapidement possible à une étude globale de l'ensemble du système de façon à pouvoir répondre à toutes les questions que je viens de poser.

Ma dernière question porte sur un sujet dont nous avons traité avec les témoins qui vous ont précédé. Pour ce qui est du trafic des porte-conteneurs, il y a des navires qui font escale dans les ports en eau salée, mais nous n'en voyons

[Text]

facilities, enlarge the locks, so that these kinds of ships could traverse our waterways, we would be in a good position for capturing a fair amount of that market. Would you agree with that statement?

**Mr. Thorp:** I think I am unwilling to address the specifics of promoting container service to all of the Great Lakes ports. There is already a system in place where we see a lot of container traffic originating at Montreal, container traffic which originated by other modes in the heartland of our two countries.

One thing that I think is intriguing, and it is an issue that has been studied in the past, is the prospect of a viable container feeder service where some sort of vessel service within the Great Lakes system would feed containers to Montreal or places downstream.

These past studies have shown that it's possible to make a going, but you have this chicken and egg phenomenon. You can establish the service but you also have to guarantee the containers for that service to make a go of it. Something interesting and unique has to be done about guaranteeing the containers for that.

One thing I think that should be mentioned in terms of container service—and I'm not an expert in this area—is the just-in-time inventory system that is now rampant throughout the world, especially in terms of manufacturing operations. My understanding is that water service has always been looked upon as not being conducive or satisfactory for fitting in or making a niche in just-in-time inventory systems, but I believe there are ways of scheduling vessels and guaranteeing delivery times and so forth.

As a result of that, you could make vessels with containers or other cargo part of a legitimate just-in-time inventory system. That is a positive thing I think, and more studies are probably needed to show that to be the case, but there is nothing prohibiting vessel service from participating in just-in-time inventories.

**Mr. Fretz:** Thank you, Mr. Thorp.

**Mr. Keyes:** Mr. Thorp, thank you for your report. With respect to the St. Lawrence Seaway tolls, you mentioned that the U.S. departments of Transport and Secretary of State are to begin negotiations with Canada to that end. At what level in Canada did you begin these negotiations? At what office?

**Mr. Thorp:** That was the language in the Water Resources Act of 1986. We understood that for three years at least, 1987-1989, meetings were held between representatives from the Canadian and U.S. governments. We were never satisfied with the outcome of those meetings. They seemed to be more information discussion in terms of let's address problems and try to come up with solutions. In fact it was the region's maritime community's frustration with that process

[Translation]

encore pratiquement aucun qui se rende jusqu'au ports intérieurs. Si nous agrandissions les installations, si nous élargissons les écluses, afin que ces navires puissent transiter par nos voies maritimes, nous saurions en mesure de prendre une bonne part de ce marché. Êtes-vous d'accord sur cette affirmation?

**M. Thorp:** Je ne suis pas prêt à entrer dans les détails de la promotion d'un service de porte-conteneurs à destination de tous les ports des Grands Lacs. Il y a déjà un circuit en place avec un fort trafic de porte-conteneurs ayant pour origine Montréal à partir d'autres modes de transport sillonnant le territoire de nos deux pays.

Une chose qui, à mon avis, est intéressante, et c'est une question qui a déjà été étudiée par le passé, c'est la perspective de la création d'un service viable de desserte par porte-conteneurs au moyen duquel des navires d'un certain type sillonnant le réseau des Grands Lacs alimenteraient des porte-conteneurs à destination de Montréal ou de ports situés en aval.

Les études effectuées par le passé nous ont prouvé que c'était possible, mais on en revient toujours à la question de la poule et de l'oeuf. On peut toujours créer le service, mais il faut aussi s'assurer que les porte-conteneurs vont s'y intéresser. Il faut faire quelque chose d'intéressant et d'exceptionnel pour garantir la présence de ces navires sur ce marché.

Une autre chose qu'il convient à mon avis de mentionner au sujet du trafic de porte-conteneurs—et je ne suis pas expert en la matière—c'est le système de gestion des stocks au plus serré qui est tellement en vogue dans le monde d'aujourd'hui, notamment dans l'industrie manufacturière. Je me suis laissé dire que le transport par voie d'eau n'avait jamais été considéré comme étant bien adapté ou particulièrement efficace lorsqu'on voulait procéder à une gestion des stocks très serrée, mais je crois qu'il y aurait des façons d'organiser l'emploi du temps des navires et de garantir par exemple les délais de livraison.

En conséquence, les navires transportant les conteneurs ou d'autres types de cargaison pourraient s'intégrer à un système de gestion des stocks tout à fait serrée. Ce serait une démarche positive à mon avis, et il faudrait probablement procéder à d'autres études pour le démontrer, mais il n'y a rien qui empêche les navires de participer à une gestion des stocks serrée.

**M. Fretz:** Monsieur Thorp, je vous remercie.

**M. Keyes:** Monsieur Thorp, je vous remercie pour votre rapport. Au sujet des droits de péage de la Voie maritime du Saint-Laurent, vous avez indiqué que le ministère des Transports et le secrétaire d'État américain avaient entrepris des négociations avec le Canada. À quel niveau les avez-vous engagés? Avec quel service?

**M. Thorp:** Cela figure dans la Water Resources Act de 1986. Nous avons su que, pendant trois ans au moins, de 1987 à 1989, des réunions ont eu lieu entre les représentants des gouvernements du Canada et des États-Unis. Nous n'étions jamais satisfaits du résultat de ces réunions. Nous avons l'impression qu'elles servaient plutôt à véhiculer de l'information qu'à discuter des problèmes en vue de trouver des solutions. D'ailleurs, c'est parce que le milieu du

[Texte]

and the lack of results that prompted the Declaration of Indiana to address it.

• 1340

**Mr. Keyes:** Maybe I misworded my question. I just wondered what body, as the representative of Canada you spoke with. Was it somebody from the minister's office? Was it the Department of Transport? Do you know who it was?

**Mr. Thorp:** I don't know who represented Canada at those meetings.

**Mr. Keyes:** After hearing the witnesses all this morning and then your last comments, I'm wondering if we're not being too parochial. It's wonderful, and you've answered my question that I had for an earlier witness, which was whether anyone is looking at this from a binational point of view. We have to have complete co-operation with our neighbour to the south in order to come up with something viable that we can both work with, etc., etc.

It appears that this process has begun with your commission, but I'm wondering if we're not being a little too parochial with our view. If our waterway or the seaway is to become effective to the point of being cost effective and a better alternative than other modes of transportation, I'm wondering if we shouldn't look beyond our own seaway and Great Lakes system and start to be more global in our approach to product delivery.

We can talk about shuffling between Halifax and Toledo or Thunder Bay and Sept-Îles or whatever, but really I'm wondering if we couldn't start getting a better handle on the market, which is supposed to have a global vision, therefore providing marine-based transportation from a point in Canada or the U.S., from the Great Lakes or the St. Lawrence to the European market. I imagine you've gone through this train of thought as a member of the commission.

**Mr. Thorp:** Well, I think there are all sorts of possible responses there. What do you think is the future of transportation? How is it going to be accomplished? What technologies? Recently the United States authorized a new major transportation bill in which there's a lot of money—about a billion dollars in there—for magnetic levitation including freight rail services. I guess we can't anticipate the future. We can prepare for the near term and try to prepare for the long term, but that is more difficult.

The seaway system partly exists as an alternative to other means of transport. We know that in the U.S. there is a noticeable impact on freight rail rates when the seaway system is open. In the wintertime, when it's virtually closed, rail rates tend to go up on traffic that's competitive with the seaway.

There are all sorts of other alternatives. The seaway and the Great Lakes can work in conjunction with other modes and other systems. For instance, you're probably aware of a recent proposal called the "Avenue of Americas", in which

[Traduction]

transport maritime de la région a ressenti de la frustration devant l'absence de résultats qu'il y a eu la Déclaration de l'Indiana.

**M. Keyes:** Je me suis peut-être mal exprimé. Je me demandais avec quel représentant du Canada vous aviez discuté. Était-ce quelqu'un du bureau du ministre? Étaient-ce des fonctionnaires du ministère des Transports? Savez-vous à qui vous aviez affaire?

**M. Thorp:** J'ignore qui représentait le Canada à ces réunions-là.

**M. Keyes:** Après avoir entendu les témoins de ce matin et vos derniers propos, je me demande si nous n'avons pas un esprit de clocher. C'est très bien que vous ayez répondu à la question que j'ai posée plus tôt à un autre témoin, c'est-à-dire si quelqu'un avait examiné la question du point de vue des deux pays. Il nous faut la coopération pleine et entière de nos voisins du sud si nous voulons trouver une formule viable qui convienne aux deux parties, etc.

On dirait bien que votre commission a entrepris cette tâche, mais je me demande si nous, nous n'avons pas un esprit de clocher. Si nos cours d'eau ou notre voie maritime doivent être efficaces au point de devenir rentables et de constituer le meilleur moyen de transport, il nous faudrait peut-être voir plus loin que notre propre voie à nous et notre système des Grands Lacs, avoir plutôt un point de vue plus mondial sur la façon de livrer la marchandise.

On peut bien parler de déplacement entre Halifax et Toledo ou entre Thunder Bay et Sept-Îles ou ailleurs, mais je me demande vraiment si nous ne devrions pas commencer à cerner un peu mieux le marché, avec un oeil sur la mondialisation je présume, en vue d'assurer un transport maritime depuis le Canada ou les États-Unis sur les Grands Lacs ou le Saint-Laurent, vers le marché européen. Vous avez dû y penser vous aussi comme membre de la commission.

**M. Thorp:** Il n'y a pas une seule réponse à cela. Il faut d'abord se demander quel est l'avenir de ce moyen de transport. Comment le réalisera-t-on? Avec quelle technologie? Dernièrement, les États-Unis ont adopté une loi prévoyant de nouvelles dépenses considérables pour le transport—environ 1 milliard de dollars pour la sustentation magnétique, y compris le transport ferroviaire de marchandises. Nous ne pouvons toutefois pas prédire l'avenir. Nous pouvons nous préparer pour le court terme et faire de notre mieux pour le long terme, mais c'est plus aléatoire.

Le réseau de la voie maritime existe en partie pour remplacer d'autres moyens de transport. Nous savons qu'aux États-Unis, lorsque la voie maritime est ouverte, les tarifs ferroviaires de fret s'en ressentent. Pendant l'hiver, lorsqu'elle est généralement fermée, les tarifs ont tendance à augmenter le long des segments qui font concurrence à la voie maritime.

Il y a toutes sortes d'autres possibilités. On pourrait intégrer la voie maritime et les Grands Lacs à d'autres moyens de transport et à d'autres réseaux. Par exemple, vous êtes sans doute au courant d'un projet récent appelé

[Text]

there might be some sort of transportation system that would move freight from the Great Lakes through the Great Lakes into the American inland river system and then down into the Gulf of Mexico, perhaps into Mexico along a new intra-coastal waterway.

Different kinds of vessels, perhaps containerizing freight that hadn't been containerized in the past, new technology would accommodate all these different parts of waterways system—ocean, fresh lakes, a river system. That's being talked about.

What about the trans-shipping options by which you take advantage of the best of both worlds. I can give you an example. The railing of low-sulphur western coal from the Powder River basin in Montana and in Wyoming is trans-shipped onto lakers—large lakers at Superior, Wisconsin, and delivered to utilities in Michigan. There you have a rail part of that service and a vessel part of the service. Together it's a very efficient operation. We're looking at a lot more western low-sulphur coal moving into Midwest U.S. as a result of the Clean Air Act.

• 1345

How does the Great Lakes seaway fit into the future? It fits in a variety of ways. It won't be good for only one thing, to the exclusion of everything else. I see it as having multiple advantages and purposes.

**Mr. Keyes:** I found the Declaration of Indiana very interesting. Have there been any discussions along the line of a multimodal declaration? Have there been discussions among the shippers, the marine element, the railway people, the aviation side and the road side where everybody sat down to try to work together?

**Mr. Thorp:** Intermodalism. Multimodalism is what we have if all of the modes are present and functioning in terms of transporter goods and people. Intermodalism occurs when you use two different modes or more for a particular movement. In fact, the latest major U.S. transportation legislation was called the Intermodal Surface Transportation Efficiency Act. It was crystalized as part of the U.S. federal transportation policy that intermodalism needs to be emphasized where possible, where it works best. We see the private sector has already embraced it to the maximum extent it can at the moment, taking advantage of the benefits from each mode.

I think in the future we have to recognize government needs to assess transportation decisions for their environmental and energy impacts. In a couple of studies under way, we have really assessed the energy and environmental impacts of the various modes. Government may have to divert more traffic in some way to certain modes to take advantage of their more favourable impact on the environment.

[Translation]

«Avenue des Amériques» qui envisage un réseau de transport qui permettrait d'acheminer les marchandises depuis les Grands Lacs jusqu'au Golfe du Mexique en passant par le réseau fluvial intérieur des États-Unis, puis ensuite au Mexique par une nouvelle voie intérieure navigable.

Grâce à divers types de navire, transportant peut-être des conteneurs de marchandises qui ne pouvaient être transportés ainsi auparavant, et à de nouvelles technologies, on pourrait peut-être agencer les diverses parties du réseau—océan, lacs d'eau douce, réseau fluvial. Voilà ce qui est envisagé.

Il y a aussi les possibilités de transbordement qui permettent de profiter de ce que les divers moyens offrent de mieux. Par exemple, le charbon de l'Ouest, faible en soufre, est transporté par voie ferrée depuis le bassin de la rivière Powder dans le Montana et dans le Wyoming jusqu'à Spirit, dans le Wisconsin, où il est transbordé sur de grandes barges des Grands Lacs qui le transportent jusqu'aux centrales électriques du Michigan. Le transport est donc assuré en partie par chemin de fer et en partie par bateau. C'est une formule vraiment très efficiente. Il y aura une forte augmentation du volume de charbon faible en soufre de l'Ouest qui sera acheminé vers le Midwest américain, suite à la Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique.

Quel peut être l'avenir de la Voie maritime des Grands Lacs? Elle peut jouer plusieurs rôles et non pas un seul au détriment du reste. Personnellement, je pense qu'elle offre des avantages multiples et qu'elle a plusieurs raisons d'être.

**M. Keyes:** J'ai trouvé très intéressante la Déclaration de l'Indiana. A-t-on discuté de quelque chose comme d'une déclaration multi-modale? Est-ce que les représentants des expéditeurs, des transporteurs maritimes, des chemins de fer, de l'aviation et des transporteurs routiers se sont réunis pour en discuter?

**M. Thorp:** Le transport intermodal ou multimodal. On parle de transport multimodal lorsque, pour déplacer des marchandises ou des gens, on a recours à tous les modes de transport possibles. Le transport intermodal s'entend de l'utilisation de deux moyens de transport ou plus pour effectuer un trajet donné. D'ailleurs, la dernière importante loi américaine sur les transports était intitulée «Intermodal Surface Transportation Efficiency Act». Elle s'inscrivait dans le cadre de la politique fédérale américaine sur le transport voulant que le transport intermodal soit utilisé, chaque fois que c'est possible, là où il est le plus efficace. Le secteur privé a déjà adopté ce principe et l'applique dans toute la mesure du possible, profitant ainsi des avantages de chaque moyen de transport.

À l'avenir, nous devons admettre que le gouvernement doit évaluer les moyens de transport choisis en fonction de leurs incidences sur l'environnement et sur l'énergie. Dans quelques études en cours, nous avons effectivement évalué les incidences environnementales et énergétiques des divers modes de transport. Le gouvernement devra peut-être veiller à accroître l'utilisation de certains modes plus écologiques.

[Texte]

I mention that because there are some studies underway right now. The commission is currently doing one. We've been funded by the two seaway agencies and maritime industry here in the region to assess the environmental and energy impacts of the modes operating in the Great Lakes.

The thesis is, if we have a certain traffic on the water and if the water mode was not available for whatever reason and that traffic was transferred to a surface mode, what would the consequences be in terms of energy usage and environmental impact. Transport Canada also has a study underway at the moment to that effect. In fact, those two studies are planned to be formally released at the January 13 or January 18 meeting here in Ottawa with members of Parliament present.

**Mr. Keyes:** It seems there will have to be a day when we stop competition between different modes of transportation. It's healthy, it's competition, but perhaps we have to bring all the parties together and say how can we all make this work to our net benefit.

**Mr. Angus:** Sounds like socialism.

**Mr. Keyes:** Sounds like socialism to you, Iain.

**Mr. Angus:** It's easy for me to recognize it.

**Mr. Keyes:** Good luck to the seaway otherwise. You have it both ways though. We'll either do it that way or the government will pay for it all.

What is the commission's point of view on the pilot situation? Are pilots necessary on the St. Lawrence Seaway?

**Mr. Thorp:** Unfortunately at this point we don't have a position on that. There are a couple of developments that are worthwhile. We understand pilotage will be part of this consultative group meeting for discussion purposes on January 13 or 18. There is also an interest in the region to have a conference on pilotage with the pilots there. Perhaps it would even be a world conference on pilotage. It would include a lot of objective discussion of what pilots do, what their impact is on the environment and on the cost of moving freight. There is a lot of misinformation, I think, and perhaps rhetoric that gets off some of the key points. It's a very contentious issue and it needs to be more objectively discussed.

• 1350

**Mr. Keyes:** Thanks. Remind me not to hire you to be the . . .

**Mr. Angus:** Mr. Thorp, thank you very much for appearing before the committee today, and take my thanks back to the commission for the work that collectively has been done over the years by the organization. It's always been very helpful.

When John Loftus was here earlier today, I raised with him the question of the new president-elect, Bill Clinton, and whether or not John knew of any initiatives or feelings that the new executive branch had about the Great Lakes or the maritime industry. As someone who is working for a different kind of political organization, perhaps you have a different view that you can pass on to the committee. Do we have a friend in Bill Clinton, or do we have an enemy?

[Traduction]

Je mentionne cela parce qu'on est en train de faire certaines études. La commission elle-même en fait une. Les deux administrations de la voie maritime et l'industrie du transport maritime de la région financent notre étude visant à évaluer les incidences environnementales et énergétiques des moyens de transport dans la région des Grands Lacs.

Si le transport maritime, par exemple, n'était pas disponible pour une raison ou pour une autre et que le transport devait se faire sur terre, quelles répercussions cela aurait-il sur l'utilisation de l'énergie et sur l'environnement. Transport Canada est aussi en train de réaliser une étude sur le même sujet. D'ailleurs, toutes les deux devraient être rendues publiques officiellement le 13 ou le 18 janvier lors d'une réunion qui se tiendra à Ottawa en présence de parlementaires.

**M. Keyes:** Un jour ou l'autre, il faudra bien que cesse la concurrence entre les divers modes de transport. La concurrence est une chose saine, mais peut-être faudra-t-il réunir les diverses parties et leur demander de s'entendre pour notre plus grand bien.

**M. Angus:** C'est du socialisme.

**M. Keyes:** Peut-être pour vous, Iain.

**M. Angus:** Je le reconnaîtrais n'importe où.

**M. Keyes:** Sinon, on ne sait pas ce qu'il adviendra de la voie maritime. Il y a deux possibilités; soit on agit ainsi, soit le gouvernement devra tout subventionner.

Que pense la commission de la situation des pilotes? Faut-il absolument des pilotes sur la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Thorp:** Malheureusement, nous n'avons pas encore adopté de position à cet égard. Il y a quelques nouveautés dignes de mention. Il semble que le pilotage sera à l'ordre du jour de la réunion du comité consultatif prévu le 13 ou le 18 janvier. On souhaite également avoir une conférence sur le pilotage, avec les pilotes. Ce pourrait même être une conférence mondiale là-dessus. Il y aurait beaucoup de discussions objectives sur le travail des pilotes, sur les conséquences de leur travail sur l'environnement et sur le coût du transport des marchandises. Beaucoup d'informations erronées circulent, peut-être même au sujet de questions clés. C'est un sujet très litigieux et il faut absolument en discuter plus objectivement.

**M. Keyes:** Merci. Rappelez-moi de ne pas vous engager à titre de . . .

**M. Angus:** Monsieur Thorp, je vous remercie beaucoup de comparaître devant le comité aujourd'hui et je vous prie de transmettre à la commission mes remerciements pour le travail collectif effectué depuis des années. Cela a toujours été très utile.

Quand John Loftus a témoigné plus tôt dans la journée, je l'ai interrogé au sujet du nouveau président, Bill Clinton, pour savoir s'il était au courant des projets ou des opinions que le nouvel exécutif pouvait avoir au sujet des Grands Lacs et de l'industrie du transport maritime. Comme vous travaillez pour un organisme politique différent, vous avez peut-être un autre point de vue que vous pourriez présenter au comité. Croyez-vous que Bill Clinton soit un ami ou un ennemi pour nous?

[Text]

**Mr. Thorp:** I'm not sure how John answered that question. I certainly don't know. My guess is that he would be a friend. He understands economics and the importance of keeping the economy going. In fact, if anything, his intention is going to be riveted on the economy and what works, jobs and long-term planning.

There are elements of industrial policy in Clinton's major framework for economic activity. As a consequence, government and industry, working together, will begin to say one area is good for investment and another is not so good. It behoves all of us who have an interest in the waterway system to make a strong case for waterway, because that certainly could be on the table for discussion as to how we best get the maximum use of federal moneys.

In one specific response to this, I happen to know that Vice-President-elect Gore toured in the upper peninsula of Michigan and was more or less consulted with on the need for a new large federal lock on the U.S. side. There was no commitment, of course, at that time, but at least he's aware of the needs for that. I'm not sure President-elect Clinton knows anything about that. It's probably important that at the commission we make a case early in that administration.

There's been a lot of speculation as to who the next Secretary of Transportation might be. I'm not going to mention names, except that a couple that have been rumoured are people from the Great Lakes region. If that is the case, then maybe we'll be in pretty good shape too, by at least having someone with some regional knowledge.

**Mr. Angus:** The other question I put to John this morning was given the protectionist nature of the Democrats—although Republicans haven't been doing too badly either in that in terms of the relationship with Canada over the last little while—what about the Jones Act? Will they touch the Jones Act in any way, or is that sacrosanct?

**Mr. Thorp:** Pilotage, Jones Act—boy, those are fighting words for some sectors, aren't they? Let me tell you the commission's position on it. It hasn't had a new position, but its former position was crystallized in the negotiation period leading up to the U.S.-Canada Free Trade Agreement.

At that time our position was that we supported exempting or keeping maritime out of the U.S.-Canada Free Trade Agreement. So I guess at that point we are basically positioned to status quo. But the commission of the dynamic agency and issues can be raised and new positions can be taken. We know that there are all sorts of proposals on both sides of the border dealing with the U.S. Jones Act. I can't imagine it not being discussed at some point in the next President's term.

**Mr. Angus:** Canada and the United States are currently into negotiations on a new bilateral aviation agreement. Is it possible that with a new president, a new executive branch, and a Congress that is in tune with the executive, at least in

[Translation]

**M. Thorp:** Je ne sais pas comment John a bien pu vous répondre. Personnellement, je l'ignore. Je présume que M. Clinton serait un ami. Il comprend bien les données économiques et l'importance de faire tourner l'économie. D'ailleurs, il a bien l'intention de se consacrer exclusivement aux questions économiques, à ses points forts, à l'emploi et à la planification à long terme.

Dans le plan cadre de M. Clinton sur l'activité économique, il y a des éléments de politique industrielle. Par conséquent, le gouvernement et l'industrie désigneront de concert les secteurs où il serait plus rentable d'investir. Tous ceux qui s'intéressent au réseau des voies navigables se doivent donc de faire valoir avec vigueur ses avantages, parce qu'il en sera certainement question au moment de déterminer l'utilisation optimale des subventions fédérales.

Plus précisément, je sais que le nouveau vice-président Gore s'est rendu dans le nord de la péninsule du Michigan où il a plus ou moins consulté des gens là-bas au sujet de la nécessité de construire, du côté américain, une nouvelle grande écluse fédérale. Évidemment, il n'a fait aucune promesse à ce moment-là, mais il est au moins au courant des besoins. Je ne sais pas si le futur président Clinton connaît la question. Il importe sans doute que la commission présente sa cause au nouveau gouvernement.

On se demande bien qui sera le prochain secrétaire aux Transports. Je ne nommerai personne, sinon que deux des personnes pressenties sont de la région des Grands Lacs. Si l'une d'elles était nommée, nous serions assez bien placés puisque ce serait au moins quelqu'un qui connaît la région.

**M. Angus:** J'ai également demandé à John ce matin si, en raison des tendances au protectionnisme des Démocrates—bien que les Républicains ne se soient pas mal défendus, à en juger par leurs relations avec le Canada depuis quelque temps—, qu'arrivera-t-il de la Loi Jones? Les Démocrates retoucheront-ils cette loi ou est-elle sacrée pour eux?

**M. Thorp:** Le pilotage, la Loi Jones—voilà des mots qui révèlent l'instinct guerrier de certains secteurs, n'est-ce pas? Je vais vous exposer la position de la commission. Elle n'est pas nouvelle, mais elle s'est précisée pendant les négociations qui ont abouti à l'Accord de libre échange Canada-États-Unis.

À l'époque, nous voulions laisser le transport maritime en dehors de l'accord. Autrement dit, nous étions essentiellement pour le statu quo. Mais étant donné le dynamisme de la commission, on peut soulever des questions et adopter des positions différentes. Nous sommes au courant des diverses propositions faites des deux côtés de la frontière au sujet de la Loi Jones des États-Unis. Je suis certain qu'il en sera éventuellement question pendant le premier mandat du nouveau président.

**M. Angus:** Le Canada et les États-Unis sont en train de négocier une nouvelle entente bilatérale sur l'aviation. Serait-ce possible qu'avec l'arrivée d'un nouveau président, d'un nouvel exécutif, et d'un congrès qui se situe du même bord

[Texte]

terms of the strict partisan lines, we could move into a bilateral maritime agreement for the Great Lakes dealing with some common issues, which include tolls, pilotage, and as the Port of Thunder Bay brief this morning suggested, some regulatory matters.

• 1355

**Mr. Thorp:** That's an interesting idea—a bilateral maritime agreement. What about a bilateral maritime policy that isn't crystallized in agreement initially but is a consequence of additional and enhanced co-ordination and co-operation between the two governments? One example is what we've proposed—the two governments fund and jointly conduct this strategic plan study for the system.

My guess is if we do things like that, eventually we will have a framework for a maritime agreement in the region that may be made up of these various disparate parts over a period of time. I think the prospect of a bilateral maritime agreement between the U.S. and Canada. . . And I'm not sure one doesn't already exist; there must be some conventions regarding what we do together in terms of cargo sharing and so forth. But for one that specifically focuses on the region, because of the volatility of the Jones Act, I think it's unlikely to be something we would see early—an agreement per se. But in four years, an agreement that comes out of a process of further co-operation may be possible.

**Mr. Angus:** The final point I want to deal with is that my recollection of the reason both sides got stuck with tolls on the seaway was because of the desire by the American government to give in to the railway lobby. That was a condition of their support because they were worried about the seaway being a very competitive competitor. How strong is the rail lobby today, and are they one of the impediments to further changes dealing with marine policy?

**Mr. Thorp:** That's an excellent question. I'm not sure how strong it is today. They have a lot of say. This recent job action, the strike we saw in the summer in the United States, shut down our rail system for 48 hours, and there was a mobilization of federal policy, a back to work order and all of that.

Rail is absolutely critical to the United States economy. Without it, plants begin shutting down within days. It's an absolutely critical thing. So from that standpoint, because of their role in our economy they have a lot of political leverage and clout.

However, I think they also see water not as a competitor always but sometimes as a partner. They recognize that grain movements on the Mississippi River are hauled by truck or by rail to sub-terminals on the river and then carried the rest of the way, and the key thing is trying to reduce transportation costs if it's export grain. If rail couldn't haul it for cheaper than rail to water to export, then we would lose the grain export business and everybody's worse off.

[Traduction]

que l'exécutif, du moins si l'on tient compte uniquement des partis, nous pourrions conclure une entente bilatérale sur le transport maritime dans les Grands Lacs qui traiterait des intérêts communs, soit les péages, le pilotage, et certains règlements, comme le disait le mémoire présenté par l'administration du Port de Thunder Bay ce matin.

**M. Thorp:** Quelle idée intéressante —une entente bilatérale sur le transport maritime! Que diriez-vous d'une politique bilatérale qui ne serait pas figée au départ dans une entente, mais qui découlerait d'une coordination et d'une coopération accrues et améliorées entre les deux gouvernements? Par exemple, nous avons proposé que les deux gouvernements financent et dirigent conjointement l'étude du plan stratégique pour le réseau.

J'ai personnellement l'impression qu'en agissant ainsi, nous aboutirons éventuellement à une entente-cadre sur le transport maritime dans la région, qui englobera toutes les décisions prises conjointement au fil des ans. L'idée d'une entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis sur le transport maritime. . . Je me demande même s'il n'y en aurait pas déjà une. Il doit bien y avoir des conventions régissant certaines choses telles le partage des cargaisons et le reste. Quant à une entente traitant expressément de la région, je doute qu'il y en ait une de sitôt étant donné que la Loi Jones est imprévisible. Ce serait plus plausible dans quatre ans, si la coopération s'est accrue.

**M. Angus:** En terminant, si je ne m'abuse, les deux pays ont imposé des péages sur la voie maritime parce que le gouvernement américain a cédé aux pressions des chemins de fer. Leur appui était conditionnel à cette décision, parce qu'ils craignaient la concurrence de la voie maritime. Les chemins de fer sont-ils toujours aussi puissants et pourraient-ils constituer l'un des obstacles à l'évolution de la politique dans ce domaine?

**M. Thorp:** C'est une excellente question. Je ne sais pas quelle peut être la puissance des chemins de fer en ce moment. Ils ont certainement beaucoup de poids. L'été dernier, il y a eu aux États-Unis une grève qui a paralysé notre réseau ferroviaire pendant 48 heures. Il y a eu une mobilisation immédiate au niveau fédéral, avec ordre de retour au travail, etc.

Le rail est vraiment essentiel à l'économie américaine. Quand les trains ne roulent pas, les usines ferment en l'espace de quelques jours. C'est vraiment vital. De ce point de vue, les chemins de fer ont un pouvoir politique immense, parce qu'ils jouent un grand rôle dans notre économie.

Mais ils perçoivent parfois les voies navigables non comme des concurrents, mais comme des associés. Ils savent que le grain transporté sur le Mississippi arrive en camions ou en wagons jusqu'aux terminaux sur le fleuve où il est chargé sur des navires. L'important, c'est d'arriver à réduire les coûts de transport si le grain est exporté. Si les chemins de fer ne pouvaient pas assurer un transport plus économique que le transport par train—eau—notre marché d'exportation du grain se rétrécirait et tout le monde en souffrirait.

[Text]

There are many instances where the two modes co-operate and live peacefully. In fact it's symbiotic, mutually beneficial that the two modes exist and can take advantage of one another from that standpoint. But rail has a lot of clout, and I think if something really irritated them they would bring to the table a lot of power.

**Mr. Angus:** Do you see from your perspective that rail has already undercut the Great Lakes-St. Lawrence Seaway in terms of bulk commodities? You mentioned western American coal that now goes through Lake Superior but might be railed right through to where it's used. I think in some cases it is.

**Mr. Thorp:** Another good question. Yes, in fact rail is doing what they can to take traffic where they can conveniently from water. Coal is a good example. Detroit Edison officials tell me the rates now for rail trans-shipment marine option to their utilities, compared with an all-rail rate, is getting very close.

My guess is that we recognize that rail companies do a lot of cross-subsidization in their rates and try to capture traffic initially, then recover that with higher rates down the road when competition isn't there. It's a danger, but it's part of that competitive fray, and it compels the marine mode to be as efficient as possible, I think. It also requires some vigilance on the part of the regulatory authorities to watch out about the predatory practices that other modes might engage in from time to time that really go beyond normal competitive practices.

• 1400

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Thorp.

**The Chairman:** Mr. Thorp, thank you very much. We certainly appreciate your coming up here today. Your evidence has been most helpful. We'll certainly take it into consideration in preparing our report. Thank you very much, and I'm sure we'll be back in touch with you.

**Mr. Thorp:** Thank you. I appreciate it.

**The Chairman:** Thanks. Those are all the witnesses for today, so I'll adjourn the meeting to the call of the chair.

[Translation]

On trouve bien des exemples de cohabitation pacifique des deux modes. De fait, on peut même parler de symbiose à l'avantage des deux moyens de transport, chacun profitant de l'autre. Mais les chemins de fer sont très puissants et je crois que si quelque chose les ennuyait vraiment, ils y mettraient tout leur poids.

**M. Angus:** Selon vous, les chemins de fer ont-ils déjà supplanté les Grands lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport de marchandises en vrac? Vous avez déjà dit que le charbon de l'ouest des États-Unis, actuellement transporté sur le lac Supérieur, pourrait en fait être convoyé en train jusqu'à son lieu d'utilisation. Je crois que c'est déjà le cas.

**M. Thorp:** Voilà une autre bonne question. Oui, les chemins de fer essaient effectivement de récupérer le transport maritime quand cela leur convient. Le charbon en est un bon exemple. Les directeurs de Detroit Edison m'ont dit que les tarifs du transport rail-eau pour leurs produits se rapprochent de plus en plus des tarifs pour le transport exclusivement ferroviaire.

Il faut dire que les chemins de fer font beaucoup d'interfinancement et qu'ils commencent par accaparer le trafic avec de bas tarifs qu'ils augmentent une fois que la concurrence a disparu. C'est un risque, mais cela fait partie du jeu de la concurrence. Cela oblige le transport maritime à être le plus efficace possible. Cela signifie aussi que les responsables de la réglementation doivent être vigilants et surveiller les pratiques déloyales dont peuvent parfois user les autres moyens de transport, pratiques qui n'ont rien à voir avec la saine concurrence.

**M. Angus:** Merci, monsieur Thorp.

**Le président:** Monsieur Thorp, je vous remercie beaucoup. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu ici aujourd'hui. Vos propos ont été très instructifs. Nous en tiendrons compte lorsque nous rédigerons notre rapport. Merci beaucoup. Je suis certain que nous recommuniquerons avec vous.

**M. Thorp:** Merci. C'est gentil.

**Le président:** Merci. Nous avons entendu tous les témoins prévus à l'ordre du jour. La séance est donc levée.

MAIL POSTE

Canada Post / Canada Post  
Postage paid / Postage payé  
Lettermail / Poste-lettre  
2591, Ottawa, Ontario  
K1A 0S9

Printed and published for the Government of Canada  
Imprimé et publié pour le gouvernement du Canada

Minutes of Proceedings of the Sub-Committee  
on the  
St. Lawrence  
Seaway  
of the Standing Committee on Transport

CHAMBRE DES COMMUNES

Fastidie n° 7.  
Le mercredi 18 novembre 1992  
Président: Ken Atkinson

Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la

# Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

## RESPECTING:

In accordance to Standing Order (L801) and the Order  
adopted by the Standing Committee on Transport  
February 25, 1992, concerning the  
Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

- Witnesses:
- Paul Kennedy, Director of Marketing
  - René Morin, vice-president national, (travaux kind and)
  - Kevin Collins, directeur de recherche
  - John M. Lafren, président
  - John M. Lafren, président
  - Mayor William C. Langor
  - Fred Neale, conseiller municipal
  - Ken Todd, administrateur
  - De Great Lakes Commission
  - Stephen Thorp, général des programmes, Transport et déve-  
loppement économique

## CONCERNING:

the  
St. Lawrence Seaway  
and the  
Great Lakes

- Witnesses:
- Paul Kennedy, Director of Marketing
  - René Morin, National Vice-President
  - Kevin Collins, Research Director
  - John M. Lafren, President
  - John M. Lafren, President
  - Mayor William C. Langor
  - Fred Neale, Councillor
  - Ken Todd, City Administrator
  - From the Great Lakes Commission
  - Stephen Thorp, Program Manager, Transportation and Eco-  
nomic Development

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1991-1992

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
1991-1992

En vente: Groupes Communication Canada — Édition  
Appointments et services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Available from: Canada Communication Group — Publishing  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

[Text]

There are many instances where the two modes co-operate and live peacefully. In fact it's symbiotic, mutually beneficial that the two modes exist and can take advantage of one another from that standpoint. But rail has a lot of clout, and I think if something really irritated them they would bring to the table a lot of power.

**Mr. Angus:** Do you see from your perspective that rail has already undercut the Great Lakes-St. Lawrence Seaway in terms of bulk commodities? You mentioned western American coal that now goes through Lake Superior but might be railed right through to where it's used. I think in some cases it is.

**Mr. Thorp:** Another good question. Yes, in fact rail is doing what they can to take traffic where they can conveniently from water. Coal is a good example. Detroit Edison officials tell me the rates now for rail trans-shipment marine option to their facilities, compared with an all-rail rate, is getting very close.

[Translation]

On trouve bien des exemples de coopération entre les deux modes. De fait, il y a une relation symbiotique et mutuellement bénéfique entre les deux modes existants et qui peuvent tirer profit l'un de l'autre. Mais les chemins de fer ont beaucoup de poids et je pense que si quelque chose les irritait vraiment, ils pourraient apporter à la table un certain nombre de poids.

**M. Angus:** Selon votre perspective, voyez-vous que le chemin de fer a déjà déstabilisé les Grands Lacs et le Saint-Laurent en ce qui concerne le transport de marchandises en vrac? Vous avez mentionné le charbon américain qui est maintenant transporté par le lac Supérieur, mais qui pourrait être convoyé en train jusqu'à son lieu d'utilisation. Je crois que c'est déjà le cas.

**M. Thorp:** Voilà une autre bonne question. Oui, les chemins de fer essaient effectivement de récupérer le transport maritime quand cela leur convient. Le charbon en est un bon exemple. Les directeurs de Detroit Edison m'ont dit que les tarifs de transport rail-mer pour leurs produits se rapprochent de plus en plus des

My guess is that we recognize that rail companies do a lot of cross-subsidizing. They have to capture traffic, usually, then they have to lower rates down the line.

#### WITNESSES

*From the Thunder Bay Harbour Commission:*

S. Paul Kennedy, Director of Marketing.

*From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:*

René Moreau, National Vice-President;

Kevin Collins, Research Director.

*From the International Association of Great Lakes Ports:*

John M. Loftus, President.

*From the City of Thorold (Ontario):*

Mayor William C. Longo;

Fred Neale, Councillor;

Ken Todd, City Administrator.

*From the Great Lakes Commission:*

Stephen Thorp, Program Manager, Transportation and Economic Development.

#### TÉMOINS

*De Thunder Bay Harbour Commission:*

S. Paul Kennedy, directeur du Marketing.

*De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:*

René Moreau, vice-président national;

Kevin Collins, directeur de recherche.

*De l'Association internationale des ports des Grands Lacs:*

John M. Loftus, président.

*De la ville de Thorold (Ontario):*

Le maire William C. Longo;

Fred Neale, conseiller municipal;

Ken Todd, administrateur.

*De Great Lakes Commission:*

Stephen Thorp, gérant des programmes, Transport et développement économique.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Wednesday, November 18, 1992

Chairperson: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the*

## St. Lawrence Seaway

*of the Standing Committee on Transport*

RESPECTING:

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence System

WITNESSES:

(See back cover)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le mercredi 18 novembre 1992

Président: Ken Atkinson

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

## Voie maritime du Saint-Laurent

*du Comité permanent des transports*

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Marc Toupin

Chair of the Sub-Committee

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1991-92

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
1991-1992

SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers  
René Morin, National Vice-President  
Kevin Collins, Research Director  
From the International Association of Great Lakes Ports  
John M. Lafus, President  
From the City of Thorold (Ontario)  
Mayor William C. Longo  
Fred Neale, Councillor  
Ken Todd, City Administrator  
From the Great Lakes Commission  
Stephen Thorp, Program Manager, Transportation and Economic Development

De la Fédération canadienne des cheminots, employés de transport et autres ouvriers  
René Morin, vice-président national  
Kevin Collins, directeur de recherche  
De l'Association internationale des ports des Grands Lacs  
John M. Lafus, président  
De la ville de Thorold (Ontario)  
Le maire William C. Longo  
Fred Neale, conseiller municipal  
Ken Todd, administrateur  
De la Commission des Grands Lacs  
Stephen Thorp, gérant des programmes, Transport et développement économique

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

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

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

WEDNESDAY, NOVEMBER 18, 1992

(10)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson, Stan Keyes.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Canadian Wheat Board:* Dr. Brian Oleson, Executive Director, Planning and Communication; Gil Booth, General Director of Grain Transportation. *From The Grain Transportation Agency:* Peter Thompson, Administrator; Gordon Miles, Deputy Administrator; Anthony N. Kaplanis, Ports Co-ordinator (Eastern). *From the Chamber of Maritime Commerce:* Jack McAllister, President.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence System.

Brian Oleson made a statement and, with the other witness, answered questions.

Peter Thompson made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

On motion by Iain Angus, it was agreed,—That the Grain Transportation Agency's presentation be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (See Appendix "SEAW-1").

At 5:15 o'clock p.m., the Chairman called a recess.

At 5:20 o'clock p.m., the sitting resumed.

Jack McAllister made a statement and answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

**PROCÈS-VERBAL**

LE MERCREDI 18 NOVEMBRE 1992

(10)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 40, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (président).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: De la Commission canadienne du blé:* Brian Oleson, directeur exécutif, Planification et communications; Gil Booth, directeur général, Transport. *De l'Office du transport du grain:* Peter Thompson, administrateur; Gordon Miles, administrateur adjoint; Anthony N. Kaplanis, coordonnateur des ports (Est). *De la Chambre du commerce maritime:* Jack McAllister, président.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Brian Oleson fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Peter Thompson fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que le mémoire de l'Office du transport du grain figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (voir Appendice «SEAW-1»).

À 17 h 15, la séance est suspendue.

À 17 h 20, la séance reprend.

Jack McAllister fait un exposé et répond aux questions.

À 17 h 50, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

[Text]

**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, November 18, 1992

• 1538

**The Chairman:** I would like to call the meeting to order and welcome Dr. Brian Oleson and Mr. Gil Booth from the Canadian Wheat Board. Gentlemen, welcome. We look forward to your presentation. I know my colleagues will have some questions for you with regard to the seaway and grain transportation. Thank you for coming here and appearing as witnesses today. Dr. Oleson.

**Dr. Brian Oleson (Executive Director, Planning and Communications, Canadian Wheat Board):** Thank you, Mr. Chairman. Let me begin by extending regrets on behalf of Chief Commissioner Lorne Hehn, who was intending to be here today. Unfortunately, he had a brush with laryngitis, which made that impossible. I am assisted here, as you mentioned, by Mr. Gil Booth, who is the General Director of Grain Transportation at the Canadian Wheat Board.

We are pleased to have the opportunity to be with you today. The Canadian Wheat Board has a very substantial interest in the future of the St. Lawrence Seaway. The inland waterway network has been and will continue to be an important component of Canada's grain transportation system. Over the past 10 years it has carried some 120 million tonnes of wheat, durum and barley. Without the shipping capacity of the seaway, much of the grain that would have been moved into export position would have left prairie farmers with lost markets indeed.

The customers serviced by the Canadian Wheat Board through the seaway are many and diverse. One of these is the United Kingdom, which takes a portion of our highest-quality wheat every year. Shipments to the Baltic Sea area, which include sales to Russia and other former Soviet republics, also go through the St. Lawrence ports. In addition, two of Canada's largest durum customers, Italy and Algeria, are also serviced off the east coast. Finally, one of our most important customers, central and eastern Canada, also take substantial quantities of western grain by laker.

• 1540

While these and other important customers are serviced by the seaway, we must acknowledge that the total volumes have stagnated and, in some years, have dropped. In this light, the recent Seaway Round Table, which the Canadian Wheat Board attended, was a worthy and helpful exercise that brought together many interested parties to discuss the future of the seaway. This joint approach is valuable because it highlights the shared concern of shippers and carriers. They all want to see a viable role for the seaway in the future.

For your interest, in the report of the Seaway Round Table a brief position statement was made by the Canadian Wheat Board which really reflects a lot of the comments I'd make today. Much of the discussion of the Seaway Round

[Translation]

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 18 novembre 1992

**Le président:** La séance est ouverte. Je souhaite la bienvenue à M. Brian Oleson ainsi qu'à M. Gil Booth, de la Commission canadienne du blé. Messieurs, nous sommes prêts à vous entendre. Après, je suis sûr que nous aurons des questions à vous poser au sujet de la voie maritime et du transport du grain. Merci d'avoir accepté notre invitation. Monsieur Oleson.

**M. Brian Oleson (directeur exécutif, Planification et communications, Commission canadienne du blé):** Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord vous exprimer les regrets du commissaire en chef, M. Lorne Hehn, de ne pouvoir être des nôtres aujourd'hui. Il souffre malheureusement d'une laryngite et est dans l'incapacité de comparaître devant le comité. Je suis accompagné, comme vous l'avez indiqué, de M. Gil Booth, directeur général du Transport du grain à la Commission canadienne du blé.

Nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui. La Commission canadienne du blé est directement concernée par l'avenir de la voie maritime. Cette voie navigable intérieure est un élément important du réseau de transport du grain au Canada et le restera au cours des années à venir. Ces 10 dernières années, elle a servi à expédier quelque 120 millions de tonnes de blé, de blé dur et d'orge. Sans cette capacité, beaucoup de grain destiné à l'exportation n'aurait pas trouvé preneur, pour le plus grand malheur des producteurs des Prairies.

Les clients desservis par la Commission canadienne du blé via la voie maritime sont nombreux et variés. Il y a, entre autres, le Royaume-Uni, qui achète de notre blé de la plus haute qualité tous les ans. Les expéditions en direction des pays de la mer Baltique, à destination de la Russie et des autres anciennes républiques soviétiques, passent par les ports du Saint-Laurent. En outre, deux des acheteurs de blé dur canadien les plus importants, l'Italie et l'Algérie, sont desservis à partir des ports de l'Est. Enfin, l'un de nos plus gros clients, le centre et l'Est du Canada, reçoit aussi un volume considérable de grain par navires des Grands Lacs.

Cela dit, même si des clients importants sont desservis par la voie maritime, les volumes stagnent, et baissent même certaines années. À la lumière de ces faits, la récente table ronde sur la voie maritime, à laquelle a assisté la Commission canadienne du blé, s'est révélée une démarche utile, qui a permis de réunir toutes les parties intéressées par l'avenir de la voie maritime. Une telle approche a permis de mettre en lumière les préoccupations communes des expéditeurs comme des transporteurs. Les uns et les autres souhaitent que la voie maritime demeure viable à l'avenir.

Pour votre gouverne, je signale que dans le rapport de la table ronde sur la voie maritime il y a une brève description de la position de la Commission canadienne du blé, laquelle correspond en grande partie à l'exposé que je vous fais

[Texte]

Table focused on the political and economic forces influencing grain transportation. The issue that received the most attention was the Western Grain Transportation Act, the WGTA, and the effect this subsidy on prairie rail movements may have had on grain shipments via the seaway in the past and may have on the future.

I'd like to make it very clear before proceeding any further, that the Canadian Wheat Board has not taken a policy position on the ongoing debate of the WGTA and will not be taking a position in the future. The fate of the WGTA should be determined by the people directly involved, which is to say the prairie farmers and their political representatives. Our contribution to the discussion is to serve as a resource providing analysis and commentary based on our commercial expertise in the domestic and international grain industry.

The everyday role of the Canadian Wheat Board is to sell wheat and barley on behalf of western grain producers. The mandate of our organization is to obtain the highest possible net return for the grain. In this regard we are simply a commercial marketing organization. This means that our sales personnel must determine the price they can get for grain at the different positions: Vancouver, Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert and the St. Lawrence. They take into account the cost that will be incurred in getting that grain from prairie position to port position. While the interrelationships of the international grain market are very complex, the basic underlying CWB decision rule is very simple. It's to sell the grain to those customers at those points in order to make the highest return for western farmers.

Here's a side comment. As sales are made throughout the year, the profits are placed in the board's pool accounts for distribution to farmers at the end of the crop year. I bring this point up only to point out that the pooling of sales returns, and the manner in which the money is distributed to producers, does not have any influence on the direction grain is shipped. This gets into the question of pooling back-off, which is really quite a separate question. Grain shipping patterns are determined by international prices, by the costs of moving grain, and by customer preference.

The role of customers in this process should not be discounted. Their preference has a significant influence on port selection. The United Kingdom will pay more for grain in Quebec City than they will for the same grain in Prince Rupert. Japan will pay more for grain in Vancouver than they will for grain in Baie Comeau. The point is illustrated, perhaps, in the market for canola, which is serviced by the private trade and not the Canadian Wheat Board. Almost all of the canola grown in Manitoba, for example, is shipped through Vancouver because of the predominance of Japanese demand. It's a simple demand factor.

What's the role of the WGTA in the process of grain marketing? If prairie rail rates for grain were not subsidized, the rates paid by shippers would be approximately three times larger than they are now. Since the Canadian Wheat Board

[Traduction]

aujourd'hui. La table ronde sur la voie maritime a mis l'accent sur les forces politiques et économiques qui influencent le transport du grain. La question qui a reçu le plus d'attention a évidemment été la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la LTGO, ainsi que l'impact de cette subvention aux transports ferroviaires dans les Prairies sur les expéditions de grain via la voie maritime.

Je tiens à préciser, avant d'aller plus loin, que la Commission canadienne du blé n'a pas pris position dans le débat actuel sur la LTGO et n'a pas l'intention de le faire non plus. Le sort de la LTGO est entre les mains des parties directement concernées, c'est-à-dire les producteurs des Prairies et leurs représentants politiques. Nous ne pouvons agir qu'en tant qu'organisme-ressource et offrir nos connaissances sur la situation des ventes intérieures et internationales de grain.

Le rôle normal de la Commission canadienne du blé consiste à vendre le blé et l'orge pour les producteurs de grain de l'Ouest. L'organisme a pour mandat d'obtenir le rendement net le plus élevé possible. À cet égard, nous sommes simplement un organisme de commercialisation. Ainsi, notre personnel de vente détermine quel prix il peut obtenir pour le grain à partir de divers points: Vancouver, Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert et le Saint-Laurent. Il tient évidemment compte du coût du transport du grain entre la source dans les Prairies et les ports. Même si les ramifications du marché international du grain sont très complexes, la règle de base de la Commission canadienne du blé est des plus simples. Elle consiste à essayer de vendre le grain aux clients à partir de certains points, de façon à assurer le meilleur rendement possible aux producteurs de l'Ouest.

Je signale en passant que les profits des ventes sont versés au fur et à mesure dans les comptes de mise en commun de la commission afin d'être remis aux producteurs à la fin de la campagne agricole. Je le signale parce que la mise en commun des profits des ventes et le mode de distribution de ces profits aux producteurs ne sont pas des facteurs qui influent sur la direction dans laquelle le grain est expédié. La question des surplus est différente. La direction des expéditions de grain est dictée par les prix internationaux, le coût du transport du grain et la préférence des clients.

Le rôle des clients dans ce processus ne doit pas être passé sous silence. Leur préférence joue énormément dans le choix du port. Le Royaume-Uni est prêt à payer davantage pour le grain au port de Québec que pour le grain à Prince Rupert. Le Japon paie plus pour le grain à Vancouver que pour le grain à Baie-Comeau. L'exemple qui illustre le mieux ce fait est le marché du canola, qui est desservi directement par l'entreprise privée, et non pas par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé. Presque tout le canola cultivé au Manitoba, entre autres, est expédié par Vancouver parce que la principale demande vient du Japon.

Quel est le rôle de la LTGO dans le processus de commercialisation du grain? Si les tarifs ferroviaires pour le transport du grain dans l'Ouest n'étaient pas subventionnés, les frais pour les expéditeurs tripleraient probablement par

[Text]

would have to pay those higher rail rates, those rates would be used in planning our sales and transportation program. However, the manner in which the board compares costs and returns in order to maximize net returns to producers would not be altered. Without the WGTA subsidy, the formula used to determine grain shipments would be the same, although one figure in that equation would, of course, change substantially.

This leads to one of the most important questions raised at the Seaway Round Table. Has the WGTA subsidy had a material effect on the direction of prairie grain shipments and on the quantity shipped through the seaway in particular? While the question is hypothetical, our analysis and market experience suggests the answer is no. The quantity of grain shipped through the seaway has not been materially affected by the WGTA subsidy.

• 1545

This point is worthy of some elaboration. The WGTA subsidy does lower the cost to the Wheat Board of cross-hauling grain by rail; that is, shipping it to Vancouver even though it was grown closer to Thunder Bay, or shipping it to Thunder Bay even though it was grown closer to Vancouver. At the Seaway Round Table it was pointed out that the vast majority of cross-hauls involve grain moving to west coast ports, and that is certainly true. In recent years the Canadian Wheat Board has routinely shipped grain from central Saskatchewan to Vancouver and Prince Rupert even though, of course, Thunder Bay is much closer by rail. It is indisputably true that the WGTA subsidy lowers the rail costs the CWB pays for these shipments. However, it is not true that the WGTA subsidy has been the cause of these shipments. There are other factors that work in the domestic infrastructure and international grain market and that have overwhelmed the effect of the WGTA subsidy, marginalizing its role in CWB grain-shipping decisions.

To illustrate the point, consider the costs the Canadian Wheat Board must pay to move grain to export position. This calculation must take into account rail costs, terminal costs, seaway costs, all of which must be paid by the Canadian Wheat Board and thus ultimately by the grain producer.

For overseas shipments of grain there are four major export positions: Vancouver, Prince Rupert, Churchill, and the St. Lawrence ports. For most of the year Churchill is unavailable, so I will restrict our discussion to the St. Lawrence and the west coast ports.

Given current rail and seaway costs, it is actually cheaper to ship grain grown in eastern Manitoba—that is, the eastern end of the production area—to a terminal in Vancouver than it is to ship that grain to a transfer elevator on the St.

[Translation]

rappart à leur niveau actuel. Puisque la Commission canadienne du blé aurait à assumer des tarifs ferroviaires plus élevés, elle les ferait entrer dans son programme de vente et de transport. Cependant, la façon dont la commission compare le coût et le rendement en vue de maximiser les profits pour le producteur resterait inchangée. Sans la subvention de la LTGO, la formule utilisée pour les expéditions de grain serait la même, mais un chiffre de l'équation changerait bien sûr sensiblement.

Voilà qui m'amène à la question cruciale posée lors de la table ronde sur la voie maritime. La subvention de la LTGO a-t-elle eu des répercussions réelles sur la direction des expéditions de grain et sur le volume acheminé via la voie maritime en particulier? La question est hypothétique, mais notre analyse et notre expérience du marché nous permettent de croire que la réponse est non. Le volume de grain expédié par la voie maritime n'est pas touché de façon sensible par la subvention de la LTGO.

Il vaut la peine de s'attarder quelque peu là-dessus. La subvention versée aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest réduit effectivement le coût du transport ferroviaire du grain en croisée pour la Commission du blé; je parle du cas où l'on expédie du grain à Vancouver même s'il a été produit plus près de Thunder Bay, ou vice versa. À la table ronde sur la voie maritime, on a signalé que la grande majorité du transport en croisée se fait vers les ports de l'Ouest, ce qui est assurément vrai. Ces dernières années, la Commission canadienne du blé a couramment expédié du grain provenant du centre de la Saskatchewan vers Vancouver et Prince Rupert, même si Thunder Bay est évidemment beaucoup plus près par rail. Il est incontestable que la subvention de la LTGO abaisse le coût du transport ferroviaire que doit assumer la Commission du blé dans le cas de ce transport en croisée. Il n'est cependant pas vrai de dire que cette subvention est la cause de cet état de fait. Il y a d'autres facteurs à l'oeuvre dans l'infrastructure nationale et le marché mondial du grain, facteurs qui ont marginalisé la subvention de la LTGO, rendant son rôle négligeable dans les décisions prises par la Commission du blé pour le transport du grain.

À titre d'exemple, voyons ce qu'il en coûte à la Commission canadienne du blé pour transporter des céréales jusqu'à un port à partir duquel elles peuvent être exportées. Ce calcul doit tenir compte du coût du transport ferroviaire, du coût du terminal, du coût de la voie maritime, puisque tous ces coûts doivent être assumés par la Commission canadienne du blé et, donc, en fin de compte, par le producteur de céréales.

Pour transporter des céréales outre-mer, il y a quatre principaux points d'expédition: Vancouver, Prince Rupert, Churchill et les ports du Saint-Laurent. Comme le port de Churchill est fermé la plus grande partie de l'année, je vais m'en tenir, aux fins de la discussion, aux ports du Saint-Laurent et de la côte ouest.

Compte tenu du coût actuel du transport ferroviaire et de la voie maritime, il en coûte en réalité moins cher de transporter des céréales produites dans l'Est du Manitoba, c'est-à-dire dans la partie la plus orientale de la zone de

## [Texte]

Lawrence. To move wheat west from Winnipeg to an on-track position, Vancouver, costs about \$18 a tonne. To move wheat east to equivalent position on the St. Lawrence costs about \$29 a tonne.

To some parties these figures indicate the Canadian Wheat Board should ship all the wheat and barley grown on the prairies west through Vancouver and Prince Rupert. This is not done, for two reasons. First, as I mentioned earlier, many of our customers prefer to pick up grain on the east coast, and no business can afford to ignore its customer's preferences. But secondly, the ports on the west coast do not have the capacity to handle all the grain grown on the prairies. The highest grain through-put ever on the west coast fell just short of 20 million metric tonnes, a level achieved in the 1991-92 crop year. While this record will undoubtedly be surpassed in the future, the western ports are still a long way from being able to handle all the grain grown on the prairies, even if it were desirable.

The west coast capacity constraint is one of the primary reasons why the WGTA subsidy has not influenced the east-west distribution of grain shipments by the Canadian Wheat Board. Currently Vancouver and Prince Rupert can handle about as much grain as is grown west of Regina. Perhaps we have good markets for this grain off the west coast, but because it is cheaper to move into export position in the west, the Canadian Wheat Board tends to ship this grain west.

Now, consider the scenario if the WGTA freight rates were not subsidized. The cost of hauling grain west from Regina would increase dramatically. However, it would still be considerably cheaper to ship this grain west to Vancouver or Prince Rupert than to haul it to export position in the St. Lawrence. Not until one is east of the Manitoba-Saskatchewan border does the cost of shipping grain to eastern ports compare favourably with the cost of shipping grain west. Without the WGTA subsidy, transportation economics and the board's customer base would still favour using the west coast ports to their full capacity. I guess that really is the bottom line of our analysis on WGTA. But it also indicates that if the subsidy were eliminated, no immediate diversion of grain from west coast ports to other export routes, including the seaway, should be expected.

## [Traduction]

production, jusqu'à un terminal de Vancouver, qu'il n'en coûte de transporter ces mêmes céréales jusqu'à un élévateur de transbordement le long du Saint-Laurent. Pour transporter du blé vers l'Ouest à partir de Winnipeg jusqu'à un emplacement sur rail à Vancouver, il en coûte environ 18\$ la tonne. Pour transporter du blé vers l'Est, dans les mêmes conditions, jusqu'à un port du Saint-Laurent, il en coûte environ 29\$ la tonne.

Certains concluent de ces chiffres que la Commission canadienne du blé devrait expédier la totalité du blé et de l'orge cultivés dans les Prairies vers l'Ouest, jusqu'aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. On ne le fait pas pour deux raisons. Premièrement, comme je l'ai dit tout à l'heure, beaucoup de nos clients préfèrent prendre possession des céréales sur la côte est; aucune entreprise ne peut se permettre de ne pas tenir compte des préférences de ses clients. Deuxièmement, les ports de la côte ouest n'ont pas la capacité voulue pour manutentionner la totalité des céréales cultivées dans les Prairies. Le record de tous les temps pour la quantité de grain manutentionné sur la côte ouest a été obtenu durant l'année de récolte 1991-1992 et s'établit à un peu moins de 20 millions de tonnes métriques. Ce record sera certainement battu à l'avenir, mais les ports de l'Ouest sont loin de pouvoir manutentionner la totalité du grain cultivé dans les Prairies, même si c'était souhaitable.

Cette contrainte relative à la capacité de manutention des ports de la côte ouest est l'une des principales raisons pour lesquelles la subvention de la LTGO n'a pas influencé la répartition Est-Ouest des expéditions de céréales par la Commission canadienne du blé. Actuellement, les ports de Vancouver et de Prince Rupert peuvent manutentionner à peu près autant de grain qu'on en cultive à l'ouest de Regina. Peut-être pourrait-on trouver de bons débouchés pour ces céréales à partir d'autres ports que ceux de la côte ouest, mais comme c'est meilleur marché de transporter ce grain vers l'Ouest, la Commission canadienne du blé a tendance à l'expédier vers l'Ouest pour tenter de l'exporter à partir de là.

Considérons maintenant le scénario selon lequel les tarifs ferroviaires ne seraient pas subventionnés aux termes de la LTGO. Il en coûterait beaucoup plus cher de transporter du grain vers l'Ouest à partir de Regina. Cependant, il en coûterait encore beaucoup moins cher d'expédier ces céréales vers l'Ouest, jusqu'à Vancouver ou Prince Rupert, que de les transporter jusqu'à un point d'expédition situé le long du Saint-Laurent. Ce n'est qu'à partir de points situés à l'est de la frontière Manitoba-Saskatchewan que le coût du transport ferroviaire du grain jusqu'à des ports de l'Est se compare favorablement au coût du transport vers l'Ouest. Donc, en l'absence de toute subvention dans le cadre de la LTGO, la réalité dans le secteur du transport et la répartition des clients de la commission favoriseraient quand même le recours aux ports de la côte ouest jusqu'à concurrence de leur pleine capacité. Je suppose que l'on peut dire que c'est l'aboutissement ultime de notre analyse de la LTGO. Toutefois, cela nous indique également que si la subvention était éliminée, il ne faudrait s'attendre à aucun détournement immédiat du transport des céréales des ports de la côte ouest vers d'autres itinéraires d'acheminement, y compris la voie maritime.

[Text]

If, as we have said, the WGTA is not to blame for the seaway's relative decline, then what is? In the international grain market, at least, it has been the result of a combination of factors. The most important factor has probably been the common agricultural policy of the European Community. The generous production subsidies of this program provided for European farmers have changed the European Community from one of our largest customers 30 years ago to our second-largest competitor today, a competitor that exports about as much wheat as Canada does. Not only has this development stunted European markets for Canadian grain, it has had a depressing influence on many other markets in the vicinity. For example, many north African nations have received consignments of subsidized European grain exports. And I should point out that the impact of the agriculture policy is both long term and insidious.

• 1550

Even successful reform with the common agriculture policy and a successful conclusion to the GATT talks will not turn the clock back. The infrastructure and farming techniques that have been created to take advantage of CAP incentives will remain long after policies change. Even complete elimination of common agriculture policy, which is simply not in the cards, will not turn the European Community back into our best customer.

Meanwhile, as the European market was shrinking, markets for Canadian grain in Asia were expanding. Today Japan regularly purchases considerable quantities of Canadian barley and high-quality wheat. China is one of our largest wheat customers, and sales to Korea, Taiwan, Indonesia, and other Southeast Asian markets are expanding.

In the final analysis, the grain business, like any other business, is customer driven. The dramatic shift in our customer base over the last 20 years has had its effect on grain shipments. The effect of the WGTA on the direction of grain shipments has been, in comparison, inconsequential.

When we look to the future, we see the location of customers will continue to determine where the grain is shipped. Having said this, it must be admitted that predicting who our best customer will be in 10 years or 20 years is not an easy chore in the international grain trade. However, we do see some general trends.

First, it appears very likely that the demand for grain in Southeast Asia will continue to expand as the population and wealth of these nations increases.

Second, the long-term market outlook of European-African areas is not as promising, although we remain hopeful. A great deal depends upon political developments in the European Community itself and the CAP reform.

[Translation]

Si le déclin relatif de la voie maritime n'est pas attribuable à la LTGO, comme nous l'avons démontré, alors quelle en est la cause? On peut pointer du doigt un certain nombre de facteurs, du moins pour ce qui est du marché international des céréales. Le facteur le plus important est probablement la politique agricole commune de la Communauté européenne. Les généreuses subventions à la production versées aux agriculteurs européens dans le cadre de ce programme ont complètement transformé la Communauté européenne. Il y a 30 ans, c'était l'un de nos principaux clients, tandis qu'elle est devenue aujourd'hui notre deuxième concurrent en importance, un concurrent qui exporte presque autant de blé que le Canada. Cette transformation a non seulement provoqué l'étiolement des débouchés européens pour les céréales canadiennes, mais elle a eu en outre une influence négative sur beaucoup d'autres marchés des alentours. Par exemple, beaucoup de pays d'Afrique du Nord ont reçu des livraisons de céréales européennes subventionnées. Et je signale que les répercussions de cette politique agricole sont à la fois insidieuses et à long terme.

Même une réforme couronnée de succès de la politique agricole commune, accompagnée d'un aboutissement heureux des pourparlers du GATT, ne permettrait pas de revenir en arrière. L'infrastructure et les techniques agricoles que l'on a implantées pour tirer profit des encouragements versés dans le cadre de la PAC demeureront en place longtemps après que l'on aura modifié cette politique. Même l'élimination totale de la politique agricole commune, qui n'est tout simplement pas envisageable, ne permettrait pas à la Communauté européenne de redevenir notre meilleur client.

En même temps que le marché européen se rétrécissait, les débouchés pour les céréales canadiennes en Asie étaient en pleine croissance. Aujourd'hui le Japon achète régulièrement d'énormes quantités d'orge et de blé canadiens d'excellente qualité. La Chine est parmi nos meilleurs clients, et nous vendons de plus en plus de grain à la Corée, à Taiwan, en Indonésie et dans d'autres pays du Sud-Est asiatique.

En dernière analyse, comme tout autre secteur, celui des céréales voit son évolution dictée par le client. La transformation radicale de notre clientèle au cours des 20 dernières années a eu de profondes répercussions sur nos expéditions de grain. Par comparaison, l'incidence de la LTGO sur la direction des expéditions de céréales a été négligeable.

Si l'on se tourne vers l'avenir, on constate que l'on continuera à expédier notre grain en fonction de nos clients. Cela dit, il faut reconnaître que dans le commerce international du grain, ce n'est pas une mince tâche que d'essayer de prédire qui sera notre meilleur client dans 10 ou 20 ans. On peut toutefois dégager des tendances générales.

Premièrement, il semble très probable que la demande de céréales continuera de croître en Asie du Sud-Est à mesure que la population et la richesse de ces pays s'accroîtront.

Deuxièmement, les perspectives à long terme quant aux débouchés en Europe et en Afrique ne sont pas aussi prometteuses, même si nous ne perdons pas espoir. Cela dépendra en grande partie de l'évolution politique de la

[Texte]

Production and export subsidies in the European Community will probably be scaled down over the next decade, whether as a result of the GATT agreement, internal budgetary constraints, or perhaps most important, the growing environmental concerns. This should be quite positive for Canadian grain producers and will help the seaway in the long term. However, a cut-back in European production won't necessarily provide an immediate boost to the seaway.

In recent years the European Community has expanded its subsidy program to include many sales into Southeast Asia, such as the 2.5 million tonnes of wheat sold to China in 1991-92. As the Europeans cut back on exports, which we hope they will, they will likely withdraw from those distant freight-disadvantaged markets first. The major benefits for the seaway will be postponed until the European Community cuts back on grain sales in its own backyard, or at least most of the benefits.

Third, as recent events have highlighted, the future of grain sales to Russia is uncertain, and the former Soviet Union has been a very large east coast customer. In the near term they may not be able to afford large quantities of imported grain, and in the longer term they will try to increase production to meet their own requirements. The potential for higher production is highest in western Russia, the Ukraine, and Kazakhstan. Imports into eastern Russia, which are shipped through Canada's western ports, may be more enduring because of Russia's own internal logistics.

But overall we think there will continue to be markets for Canadian grain in this region that will be serviced via east coast ports. And that outlook is likely more positive in the very long term than it is in the short term, because of credit.

In conclusion, these factors indicate that Canada's west coast ports will continue to be the preferred grain delivery outlet for a large and growing share of our grain customers. It would be unrealistic to expect that these pressures will change substantially, even with major changes to domestic rail freight policy. However, there will always be customers who prefer to pick up their grain on the east coast; and therefore the seaway, and of course other modes of transportation getting that grain to the east coast, will continue to play an important role in our operations.

Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to make this presentation. Mr. Booth and I will be happy to answer any questions you may have.

[Traduction]

Communauté européenne elle-même et d'une éventuelle réforme de la PAC. Les subventions à la production et à l'exportation versées par la Communauté européenne seront probablement réduites au cours de la prochaine décennie, que ce soit à la suite d'un accord conclu dans le cadre du GATT, de contraintes budgétaires internes, ou peut-être et surtout à cause de préoccupations environnementales de plus en plus pressantes. Cette évolution devrait être très favorable aux producteurs canadiens de céréales et, à long terme, elle aidera la voie maritime. Une éventuelle baisse de la production européenne ne se traduira toutefois pas nécessairement par un essor de la voie maritime.

Ces dernières années, la Communauté européenne a élargi son programme de subventions pour y inclure beaucoup de ventes dans les pays du Sud-Est asiatique, notamment les 2,5 millions de tonnes de blé que l'on a vendues à la Chine en 1991-1992. À mesure que les Européens réduiront leurs exportations, comme nous espérons qu'ils le feront, ils se retireront probablement en premier de ces marchés plus éloignés et défavorisés à cause du coût du transport. Les avantages que pourrait en tirer la voie maritime seront retardés jusqu'à ce que la Communauté européenne réduise ses ventes de céréales chez ses propres voisins, du moins la plus grande partie de ces avantages.

Troisièmement, comme l'actualité récente l'a mis en lumière, l'avenir des ventes de céréales en Russie est incertain; or, l'ex-Union soviétique était un très important client, qui était desservi à partir des ports de la côte est. À court terme, les Russes ne pourront peut-être pas se permettre d'acheter d'importantes quantités de céréales importées; à long terme, ils tenteront d'augmenter leur production pour répondre à leurs besoins. Les possibilités d'accroissement de la production se trouvent surtout dans l'Ouest de la Russie, en Ukraine et au Kazakhstan. Les exportations vers la Russie orientale, qui sont expédiées à partir des ports de l'Ouest canadien, se poursuivront peut-être plus longtemps à cause des problèmes logistiques internes de la Russie.

Mais dans l'ensemble, nous croyons qu'il continuera d'y avoir des débouchés pour le grain canadien dans cette région et que ces marchés seront desservis à partir des ports de la côte est. Ces perspectives sont probablement plus favorables à long terme qu'à court terme, à cause du crédit.

En conclusion, ces facteurs indiquent que les ports de la côte ouest du Canada continueront d'être le point de départ privilégié pour acheminer nos céréales vers une part importante et croissante de nos clients. Il serait irréaliste de s'attendre à ce que ces pressions se modifient en profondeur, même si l'on apportait d'importants changements à la politique nationale des tarifs ferroviaires. Toutefois, il y aura toujours des clients qui préféreront prendre livraison de leurs céréales dans des ports de la côte est; en conséquence, la voie maritime et, bien sûr, d'autres modes de transport permettant d'acheminer ces céréales vers la côte est continueront de jouer un rôle important dans nos activités.

Je vous remercie, monsieur le président, de nous avoir donné l'occasion de faire cet exposé. M. Booth et moi-même sommes prêts à répondre à toutes vos questions.

[Text]

**The Chairman:** Thank you very much, Dr. Oleson.

• 1555

**Mr. Keyes (Hamilton West):** I have a point of order, Mr. Chairman. May I make a suggestion? First of all, I want to apologize for arriving late to the committee, but unfortunately things in the House got a little bit behind due to some interventions and the recognition of a member who has passed away, so we had a little bit of slowness there. Beyond that, may I suggest that we rotate the lead on questions today as we have in the past, and begin with my colleague from the NDP.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Keyes. Thanks for the suggestion.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Gentlemen, welcome. I appreciate your coming before us today and also the information you've given us in your brief.

One of the elements you did not touch on, which this committee has heard some representation on, and which certainly FACTS, the Fair Access to Canada's Transportation System Coalition, has been suggesting, is that the WGTA subsidy be paid to the marine sector as well as the rail sector, and therefore the level of subsidy from farm gate to tidewater would not have a directional bias in any way. Given the mandate of the Wheat Board of getting the highest price for the lowest cost for the producer, which I strongly support and I think this committee strongly supports, would that in any way change your analysis of where Canada would be able to sell its grain? Clearly you have to do your best to market out of the west coast, because that's where you get the best deal for the producer, but if we were able to balance it out, would that in any way change the approach the Wheat Board would use in marketing?

**Dr. Oleson:** Our analysis, certainly to date, would indicate that, by itself, that factor would not. While essentially you end up having to serve a cross-over line in terms of the east coast and west coast catchment areas, you really have to get those costs on the east side low enough so that the line extends into the west coast catchment area; in other words, up to Regina or beyond. Our analysis would suggest that you're still dealing within that more or less not relevant area that is basically superseded by the Vancouver constraint.

**Mr. Angus:** If we were able to reach that magic level where it made no difference to the Wheat Board which direction the product went, whether it went to Vancouver or Rupert or whether it went through Thunder Bay to a point along the St. Lawrence, regardless of the mechanism, and given the mandate, would it not be conceivable—and this obviously depends on customers willing to buy—that you would be able to market as aggressively out of the eastern end of the system as you have been able to do successfully out of the western end?

[Translation]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Oleson.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Puis-je proposer quelque chose? Tout d'abord, j'aimerais m'excuser de mon retard auprès du comité. Malheureusement, nous avons pris un peu de retard à la Chambre à cause de certaines interventions et du fait que la Chambre a rendu hommage à un député décédé, de sorte que nous avons eu un peu de retard. Puis-je proposer que la pratique de faire alterner l'initiative des questions soit maintenue aujourd'hui et que nous commençons donc par mon collègue du NDP?

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Keyes. Merci de la proposition.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Je vous remercie de votre comparaison et aussi des renseignements que contient votre mémoire.

J'aimerais aborder un aspect dont vous n'avez pas parlé, mais que certains témoins ont soulevé devant le comité et qui fait certainement partie des propositions de FACTS, la Fair Access to Canada's Transportation System Coalition. Il s'agirait de verser la subvention aux termes de la LTGO aussi bien au secteur maritime qu'au secteur ferroviaire, de sorte que la subvention versée, du point de production au port maritime, n'aurait aucun effet sur la direction de l'acheminement. Compte tenu du fait que la commission a pour mandat d'obtenir le meilleur prix possible tout en limitant au maximum le prix de revient du producteur, ce que j'encourage fortement, tout comme le fait le comité, il me semble, y aurait-il là de quoi modifier votre analyse des débouchés possibles pour les céréales canadiennes? Évidemment, vous devez vous efforcer d'assurer la mise en marché à partir de la côte ouest, puisque c'est ainsi que vous procurez le meilleur avantage aux producteurs, mais si nous étions en mesure d'assurer l'équilibre, cela aurait-il pour effet de modifier d'une manière quelconque l'optique de la Commission canadienne du blé en matière de commercialisation?

**M. Oleson:** D'après les résultats d'analyse dont nous disposons jusqu'à maintenant, ce facteur à lui seul n'aurait aucun effet. Nous avons essentiellement affaire à une zone de transition entre le bassin de la côte est et celui de la côte ouest, et il faut arriver à réduire suffisamment les coûts du versant est pour que cette zone se prolonge vers l'Ouest, autrement dit, au moins jusqu'à Regina. Or, d'après notre analyse, cette zone de transition n'a pas d'effets pratiques, compte tenu de la prépondérance du facteur Vancouver.

**M. Angus:** Si nous atteignons ce seuil magique à partir duquel la commission acheminerait le produit aussi bien dans une direction que dans l'autre, soit aussi bien vers Vancouver ou Prince Rupert que vers un point du Saint-Laurent via Thunder Bay, abstraction faite du mécanisme et compte tenu du mandat, ne pourrait-on pas imaginer—et cela dépendrait évidemment de l'intérêt des consommateurs—que vous seriez en mesure de commercialiser le produit de façon tout aussi dynamique à partir de l'Est que vous ne l'avez fait à partir de l'Ouest?

[Texte]

**Dr. Oleson:** Mr. Booth might have a couple of points to add. The mandate of the Canadian Wheat Board is very clear. Taking into account those costs that are reflected to us—and in this case it would be a different set of costs than is currently reflected to us—we will be aggressively pursuing customers everywhere on the globe to get that highest return. It does happen that there is a higher weighting of customers in terms of the number of customers on the west side. The east side, though, is not without customers, and if those costs were low enough, there's no question that the board would have a higher incentive to aggressively pursue customers on the east coast. The number of customers, though, is definitely a limitation on the east coast versus the west coast.

Mr. Booth, you might have something to add to that.

**Mr. Gil Booth (General Director of Grain Transportation, Canadian Wheat Board):** I was only going to reiterate what Dr. Oleson has been saying, that it is customer driven, and it's hard to put in my mind that we'll see the Japanese, for example, taking cargoes from the St. Lawrence.

**Mr. Angus:** Mind you, it does seem bizarre to us to have Egypt taking cargoes from Vancouver, although I realize there are special circumstances for that, but it can work both ways.

**Mr. Booth:** That's exactly right. There are some countries, the swing countries. The margin is very small as to whether it can swing east or west. A lot of things can be done vis-à-vis the ocean tonnages, whatever the ocean freights are, etc., but from our point of view, I'm sure you can agree that it is our mandate to maximize the use of the capacity on the west coast.

• 1600

**Mr. Angus:** Yes. One of the realities of that mandate, as you put it, is that at some point if we are not careful as a country, because Thunder Bay and the seaway are being used as the overflow or the surge—a number of other labels have been applied—the residual port, there is a danger that we won't be there to move that product whether the customer wants it out of that end or not. We have seen 1,000 grain handlers lose their jobs since 1984.

I am sure we will hear a little bit later how many ships we have left on the seaway, but there aren't many. If I remember correctly, Norm Hall told us that we are at the edge. If we lose any more within the next year or two, we will not be able to deliver a bumper crop, because once Vancouver and Rupert are full it has to come our way. Is there not a responsibility of the Wheat Board to ensure that a reasonable amount of grain goes through Thunder Bay irrespective of where the customer is, in order to protect that resource so it is there the day you really need it?

[Traduction]

**M. Oleson:** Il se peut que M. Booth ait quelques commentaires à ajouter. Le mandat de la Commission canadienne du blé est fort explicite. Tout en tenant compte des coûts que nous avons à assumer, coûts qui seraient nécessairement modifiés par l'hypothèse que vous proposez, nous nous efforçons de trouver des clients partout dans le monde en visant le meilleur rendement. Le versant de l'Ouest peut compter effectivement sur un plus grand nombre de clients. Par contre, il existe des clients à l'Est, et si les coûts étaient suffisamment bas, alors il est certain que la commission aurait davantage intérêt à redoubler d'efforts pour élargir sa clientèle à l'Est. Il faut bien dire cependant que le nombre de clients favorise nettement le marché de l'Ouest.

Monsieur Booth, vous avez peut-être quelque chose à ajouter.

**M. Gil Booth (directeur général, Transport des céréales, Commission canadienne du blé):** J'allais tout simplement répéter ce qu'a dit M. Oleson, à savoir que nous répondons essentiellement aux besoins de la clientèle. Ainsi, il est difficile pour moi d'imaginer les Japonais accueillant des cargaisons en provenance du Saint-Laurent.

**M. Angus:** Il faut bien dire que nous trouvons bizarre que l'Égypte accepte des cargaisons en provenance de Vancouver, même si je puis comprendre les circonstances spéciales qui l'expliquent. C'est donc un phénomène qui peut jouer de part et d'autre.

**M. Booth:** Tout à fait. Pour certaines destinations, les avantages d'expédier via l'Est ou l'Ouest s'équivalent plus ou moins. Les tonnages et les coûts du transport maritime et d'autres facteurs peuvent jouer beaucoup dans ce genre de cas. Mais, de notre point de vue, vous comprendrez que notre mandat consiste à utiliser au maximum la capacité de la côte ouest.

**M. Angus:** Bien. Ce mandat, comme vous l'avez décrit, risque d'avoir un effet fâcheux pour le Canada si nous ne sommes pas prudents. En effet, puisque Thunder Bay et la voie maritime servent en quelque sorte de trop-plein ou de déversoir—diverses autres expressions viennent à l'esprit—de voie d'écoulement résiduelle, nous risquons de ne pas être en mesure d'expédier via l'Est, que le client le veuille ou non. Nous savons que 1 000 manutentionnaires de céréales ont perdu leur emploi depuis 1984.

Je ne doute pas que d'autres témoins viendront nous dire plus tard combien il reste de navires sur la voie maritime. Il n'en reste certainement pas beaucoup. Si ma mémoire est bonne, Norm Hall nous a déclaré que la limite était proche. Si nous continuons de perdre des navires, nous ne serons plus en mesure, dans un an ou deux, d'acheminer une récolte record. En effet, lorsque Vancouver et Prince Rupert sont engorgés, il faut passer par l'Est. La commission n'a-t-elle pas la responsabilité d'acheminer des quantités raisonnables de céréales par Thunder Bay, indépendamment du destinataire, pour maintenir une capacité d'expédition qui risque de s'avérer nécessaire?

[Text]

**Mr. Booth:** I guess we can appreciate what you are saying and I can't disagree with it, but at the same time, whether it is the mandate of the board "to ensure  $x$  tonnes go east and  $x$  tonnes west", then we get into some grey areas.

**Mr. Angus:** But if you don't have the seaway, the costs to the Wheat Board to put a maximum amount out of the west coast and then not be able to serve your best customers mean, in the long term, real problems for the producers. I appreciate the fact that you fellows are not in the position to make that policy statement, but you can understand where I am coming from.

**Mr. Booth:** Yes, I can.

**Dr. Oleson:** Your statement is a complex policy statement that I would suggest has a much broader answer than one participant in the industry. It likely involves many other modes of transportation and ports in terms of an answer to that question than simply Thunder Bay and the seaway.

**Mr. Angus:** This summer I joined the Minister of International Trade in a trade mission to Russia, the Ukraine and Kazakhstan, and I certainly agree with your comments about the inevitability of their ability to turn things around, also even in Russia. Has the Wheat Board done any analysis of the new superport that they are building at the eastern end of their country, which would be on the Pacific Rim, and whether that is going to have any kind of impact on the port of Thunder Bay or the seaway in terms of where Russia has the grain delivered that it buys?

**Mr. Booth:** No. Mostly we are talking about the shipments from the west coast that presently go up to Vladivostok and that particular area.

**Mr. Angus:** But they are building a near superport.

**Mr. Booth:** Yes, but those areas' consumption is roughly around 350,000 to 400,000 tonnes a month in the whole picture. That basically satisfies the demand, and it is for that particular area. It is not for furtherance on into the heavily populated interior. That is a big problem that they had just recently last year when we had the Asian gypsy moth problem on the west coast and shipments up into the Vladivostok area were curtailed for about two months because the Russian flag vessels weren't allowed into the ports. They just almost stagnated. They were running out of food. They were running out of all these things until it got back on target again and the grain started to move. I don't think the construction of this superport is really going to have any effect on grain shipments as such.

**Mr. Angus:** Good.

• 1605

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** What percentage of grain from the Wheat Board or from the prairies is going south?

**Dr. Oleson:** May I ask a question of clarification? Do you mean in terms of trans-shipment through the United States, which is really non-existent, or simply servicing the U.S. market?

[Translation]

**M. Booth:** Nous sommes en mesure de comprendre votre point de vue, et je conviens qu'il est sensé. Cependant, il n'est pas clair que la commission ait pour mandat de répartir les expéditions entre l'Est et l'Ouest.

**M. Angus:** Fort bien, mais sans la voie maritime la commission se verra à terme dans l'impossibilité de répondre aux besoins de certains de ses meilleurs clients une fois saturée la capacité de la côte ouest, ce qui aura de graves conséquences pour les producteurs. Il ne vous revient pas de formuler la politique à cet égard, je le sais, mais vous pouvez comprendre mon point de vue.

**M. Booth:** En effet, je le comprends.

**M. Oleson:** La politique que vous proposez a toutes sortes de conséquences qui, selon moi, dépassent la compétence d'un seul intervenant du secteur. Elle touche non seulement Thunder Bay et la voie maritime, mais aussi bien d'autres ports et modes de transport.

**M. Angus:** Cet été, j'ai participé à une mission commerciale en Russie, en Ukraine et au Kazakhstan avec le ministre du Commerce extérieur, de sorte que je suis convaincu, comme vous, qu'un revirement est inévitable dans ces pays, même en Russie. Un nouveau superport y est en construction sur la côte est. Il serait situé sur le Pacifique. La commission a-t-elle pu déterminer dans ses analyses si l'installation allait avoir des répercussions sur Thunder Bay ou la voie maritime, selon les destinations choisies par les Russes pour nos expéditions céréalières?

**M. Booth:** Non. Il s'agirait essentiellement des expéditions de la côte ouest qui vont actuellement à Vladivostok et sa région.

**M. Angus:** Oui, mais le superport en construction sera plus proche.

**M. Booth:** En effet. Cependant, la consommation de cette région se chiffre au total à environ 350 000 ou 400 000 tonnes par mois. Les céréales expédiées correspondent essentiellement aux besoins de la région et ne sont pas réexpédiées vers l'intérieur, qui est densément peuplé. Cela a donné lieu récemment à un grave problème au moment de l'invasion de la spongieuse asiatique sur la côte ouest. Les expéditions vers la région de Vladivostok ont été limitées pendant environ deux mois parce que les navires battant pavillon russe n'étaient pas autorisés à pénétrer dans les ports. La région a été pratiquement paralysée, et les pénuries d'aliments et d'autres articles de première nécessité ont été évitées de justesse lorsque tout est revenu à la normale et que l'acheminement du grain a repris. Je ne crois pas que la construction du superport va avoir des répercussions sur les expéditions céréalières.

**M. Angus:** Excellent.

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Quel pourcentage des céréales de la commission ou des Prairies est acheminé vers le Sud?

**M. Oleson:** Puis-je vous demander de préciser? Parlez-vous des expéditions qui transitent par les États-Unis, qui sont à peu près nulles, ou simplement des expéditions destinées au marché américain?

[Texte]

**Mr. Gustafson:** Either through the Wheat Board, or by special permit, or by grain companies, trucking it. As you know, we have had severe frost and there is a lot of feed wheat on the prairies. I would think the Wheat Board has some idea of what those numbers are.

**Dr. Oleson:** Oh, okay. You are referring to the short-term situation.

**Mr. Gustafson:** Well, short term, and it may become long term, given the difficulties we are facing in the whole business of growing wheat.

Also, where do the Americans line up in terms of customer relations? Are they four number or number five? How much of the grain is going south?

**Dr. Oleson:** I don't have those numbers right with me. I can dig them out. I think I have them somewhere here.

On the whole question of the United States as a long-term market, we have always had mixes and matches with the United States with regard to quality in grain and grade.

In terms of the markets the Canadian Wheat Board services, sales to the durum wheat market, of course, have been a fairly good, but highly sensitive, one. We have got substantial sales of malting barley into the United States. We have increased feed barley sales substantially into particularly the Pacific northwest region, and then there are reasonable, but highly variable, sales of bread wheat.

My own feeling is that we likely can be slipping in excess of 1 million tonnes of prairie grains into the United States in the long term. In recent years the United States has been perhaps our fifth or sixth largest customer in terms of taking both bread wheat and durum. In general ballpark numbers, that is the type of market we are looking at.

Of course we are looking at having those sales move into the backyard of the world's largest producer and exporter of grains, so it is a touchy game.

**Mr. Gustafson:** And it might become more touchy in the future.

**Dr. Oleson:** Possibly.

**Mr. Booth:** The movement to the United States is not big vis-à-vis our operation.

**Dr. Oleson:** Yes. We might just put that into context where, if we are looking at 1 million tonnes, or even 2 million tonnes, of total movement into the United States, a good crop in western Canada borders on 50 million tonnes, with a total export program in the neighbourhood of perhaps 30 million tonnes.

**Mr. Gustafson:** Obviously, if this increases, it is going to have an impact on the St. Lawrence Seaway. Do you see that as an outlet?

[Traduction]

**M. Gustafson:** Il s'agit des expéditions acheminées soit par la commission, soit par permis spécial, soit par des sociétés céréalières qui font le transport par camions. Comme vous le savez, à cause des périodes de gel intense, il existe une grande quantité de blé fourrager dans les Prairies. La commission doit bien avoir une idée des chiffres.

**M. Oleson:** Bon, d'accord. Vous parlez de la situation à court terme.

**M. Gustafson:** Oui, mais le court terme risque de devenir le long terme, compte tenu des difficultés des producteurs de blé.

J'aimerais également avoir une idée des rapports avec la clientèle américaine. Quelle est l'importance relative des États-Unis? Quelle quantité de céréales sont expédiées vers le Sud?

**M. Oleson:** Je n'ai pas les chiffres en mains. Je puis les obtenir. Je crois les avoir ici quelque part.

Pour ce qui est des perspectives commerciales à long terme aux États-Unis, il s'agit d'un client avec lequel nous avons toujours eu des difficultés pour ce qui est de la qualité et du classement des céréales.

En termes de marché pour la Commission canadienne du blé, les ventes de blé dur ont évidemment été assez bonnes, mais il s'agit d'un marché sujet à des fluctuations. Nous vendons des quantités considérables d'orge brassicole aux États-Unis. Nous avons réussi à faire augmenter considérablement nos ventes d'orge fourragère, notamment dans la région nord-ouest du Pacifique. Également, les ventes de blé panifiable sont assez bonnes, mais très variables.

D'après moi, nous pouvons vraisemblablement prévoir à long terme des expéditions de céréales des Prairies vers les États-Unis dépassant le million de tonnes. Au cours des dernières années, les États-Unis ont été notre cinquième ou sixième client en importance pour le blé dur et le blé panifiable. Voilà qui vous donne une idée générale de l'importance relative de ce marché.

Bien entendu, il s'agit de ventes qui sont destinées par la porte d'en arrière à l'un des plus grands producteurs et exportateurs de céréales du monde. La situation est donc délicate.

**M. Gustafson:** Et elle risque de le devenir davantage dans l'avenir.

**M. Oleson:** C'est possible.

**M. Booth:** Les expéditions vers les États-Unis ne sont pas importantes par rapport à l'ensemble de nos activités.

**M. Oleson:** En effet. Par rapport au million ou aux deux millions de tonnes qu'on pourrait expédier au total aux États-Unis, une bonne récolte dans l'Ouest peut atteindre les 50 millions de tonnes et engendrer un programme d'exportations totalisant 30 millions de tonnes environ.

**M. Gustafson:** Évidemment, toute augmentation se répercuterait sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Envisagez-vous d'utiliser cette voie d'acheminement?

[Text]

**Mr. Booth:** Personally I don't see it as having any effect on the St. Lawrence Seaway. This is additional movement directly south from the country primarily. There is movement from Thunder Bay to the United States by water, which is wheat going to mills on the U.S. side, to Buffalo, Port Huron, that area. It is a water movement out of Thunder Bay, and I don't think that is likely to change one way or another.

**Mr. Gustafson:** There is a lot of talk among the farmers on the prairies of diversification. I don't have to tell you gentlemen that the wheat market, whether durum or hard wheat, hasn't been a very lucrative business. There is a lot of talk about lentils, canola, flax, mustard, sunflower, and various crops. Is this going to affect the transportation system in the future?

• 1610

**Dr. Oleson:** Well, you are getting into a fairly broadly based question there. My answer, and I think the answer of the analysis on this subject over the years at the Canadian Wheat Board, would be no, we have a number of factors as we are looking forward. One is a slow increase in productivity, for example, that is going on at the same time as the diversification question. Diversification of even a million acres into crops like lentils is a lot of land.

The other aspect is that diversification gets into areas such as livestock. But consider that we have 50 million tonnes of grain produced right now. Then 1 million tonnes would provide you with perhaps the base for another 1 million export steers, perhaps 3 million hogs. So 2 million tonnes of grain goes a long way in livestock diversification. A million tonnes of grain in value-added processing goes a phenomenally long way.

Then on the acreage diversion side, a few million acres is a lot of extra product in terms of those more highly valued grains such as lentils.

Then the other aspect of it, of course, is that the agronomics of the prairie region do limit the amount of crop switching that can be done. Wheat, unfortunately, is ideally suited. I should not say unfortunately, but it does limit your options.

**Mr. Gustafson:** It is ideally suited, but not at \$2 a bushel.

**Dr. Oleson:** Not at \$2 a bushel.

**Mr. Gustafson:** When lentils are selling for 20¢ a pound, that is a pretty enticing profit. I can tell you at first hand there is a lot of consideration for the oilseed and weather considerations and so on that are being looked at by farmers.

Do you think plants will come forward, particularly oilseeds and processing plants, in addition to what we have now? I know they have had some problems, but it is quite thinkable that quite a processing industry might take place in the prairies, which again would have an impact on freight.

[Translation]

**M. Booth:** À mon avis, cela n'aura aucun effet sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Les expéditions additionnelles iraient directement vers le Sud, pour l'essentiel. Certaines céréales sont acheminées de Thunder Bay vers les États-Unis par voie d'eau. Il s'agit de blé destiné aux minoteries américaines de la région de Buffalo et de Port Huron. Selon moi, les effets sur ces mouvements par voie d'eau à partir de Thunder Bay seraient à peu près nuls.

**M. Gustafson:** Les producteurs agricoles des Prairies parlent beaucoup de diversification. Vous n'ignorez certainement pas que le commerce du blé, qu'il s'agisse de blé dur ou de blé vitreux, n'a pas été très lucratif ces dernières années. Il est beaucoup question de lentilles, de canola, de lin, de moutarde, de tournesol et de diverses cultures. S'agit-il d'un phénomène qui risque de se répercuter sur le système de transport dans l'avenir?

**M. Oleson:** Vous abordez là un domaine plutôt vaste. Je répondrais par la négative, et je crois que les analyses faites au fil des années par la commission viendraient confirmer ma réponse. Il faut considérer divers facteurs dans ce genre de prospective. Parallèlement au phénomène de diversification, on constate par exemple un léger accroissement de la productivité. Par ailleurs, ce n'est pas du jour au lendemain qu'on va réaffecter 1 million d'acres à la culture des lentilles.

Également, la diversification touche d'autres activités, comme l'élevage. Nous produisons 50 millions de tonnes de céréales à l'heure actuelle. Or, à partir de 1 million de tonnes, on peut produire 1 million de bouvillons pour l'exportation, et peut-être 3 millions de porcs. Ainsi, l'effet de 2 millions de tonnes de céréales sur la diversification de l'élevage est considérable. Si on affecte 1 million de tonnes de céréales à un processus de transformation à valeur ajoutée, le résultat est plutôt phénoménal.

Pour ce qui est de la réaffectation des superficies, il suffit de quelques millions d'acres pour produire une quantité très considérable de céréales à plus forte valeur, comme les lentilles.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que les caractéristiques agronomiques de la région des Prairies limitent les possibilités de substitution des cultures. Malheureusement, la région est idéale pour le blé. Si je dis «malheureusement», c'est que les solutions de rechange sont restreintes.

**M. Gustafson:** À deux dollars le boisseau, ce n'est plus idéal.

**M. Oleson:** En effet, pas à deux dollars le boisseau.

**M. Gustafson:** Lorsque les lentilles se vendent 20¢ la livre, la perspective de bénéfices est plutôt attirante. Je puis vous dire de bonne source que les agriculteurs étudient sérieusement quelles sont les perspectives de la production d'oléagineux, le climat, etc.

Pensez-vous que de nouvelles usines de transformation, notamment pour les oléagineux, vont être établies? Je sais que les transformateurs ont eu des difficultés, mais il est tout à fait plausible que le secteur de la transformation prenne de l'envergure dans les Prairies, ce qui aurait des répercussions sur le transport.

[Texte]

**Dr. Oleson:** If I read the mood of the federal government and all the industry participants correctly, it is that there really has been an incredible attempt both to diversify and to increase the value-added components in western Canada. It is a difficult and long-term struggle to change that type of export base, given the nature of the country we are and the nature of the products.

From a transportation point of view, even if there is something like a 10% switch away from grains into these other products, you still have basically the same transportation questions that are in front of you. Perhaps you have a volume reduction process that goes on at 50% or something. But at the same time you are continuously facing a productivity increase, and perhaps in areas such as wheat a switch between varieties, where you see a slow and gradual switch from the type of varieties you have now to perhaps higher-yielding varieties, which really only compounds the transportation question.

So as a short answer to that question, I do not think there is anything in either the diversification or the agronomics that is drastically going to change the volumes of grain we currently see and project.

**Mr. Gustafson:** To get back to my first question, I understand the feedlots in the States are starting to feed frozen grain instead of corn in some cases. I learned at first hand from one of the major feedlots in Saskatchewan, the largest one, that they had got from them the formula for feeding frozen wheat instead of corn. I understand also that some of the grain companies are shipping by truck. Do you have any idea of the volumes?

• 1615

**Mr. Booth:** Not yet. Let me put it this, I think this is—

**Mr. Gustafson:** It is in process, though?

**Mr. Booth:** It lends itself to that. I'm not aware of it. Put it this way. We are moving grain to the United States, but it's primarily pasta, the milling, that particular area. But as for feed, I haven't seen it moved by rail, even by truck. There may have been some movement just over the border, but it hasn't been a big issue. That's what I'm trying to say.

**Mr. Gustafson:** I understood that some of the grain companies were trucking grain across the border.

**Mr. Booth:** Grain? I don't know.

**Mr. Gustafson:** Which would likely be feed.

**Mr. Booth:** I can't really comment on it. I haven't heard of any great volumes or anything like that.

[Traduction]

**M. Oleson:** D'après ce que je sais du gouvernement fédéral et de tous les intervenants du secteur, des efforts très considérables ont déjà été déployés pour diversifier la production et accroître la valeur ajoutée dans l'Ouest du pays. La tâche est longue et difficile. La composition des exportations dépend des caractéristiques du pays et de sa production.

La problématique des transports n'aura pas beaucoup changé même si on substitue 10 p. 100 des nouvelles cultures à la production actuelle de céréales. Une diminution de volume est peut-être possible si la substitution atteint les 50 p. 100. Il faut cependant tenir compte de la hausse constante de la productivité et, dans des secteurs comme ceux du blé, du remplacement des variétés actuelles par des variétés à plus haut rendement, ce qui entraîne un accroissement du volume de produits à transporter.

Bref, je vous répondrai que je ne crois pas que la diversification ou les progrès en agronomie vont venir modifier de façon importante les volumes actuels ou prévus de production céréalière.

**M. Gustafson:** Pour revenir à ma première question, je crois savoir que les parcs d'engraissement des États-Unis utilisent maintenant des céréales congelées comme aliment au lieu du maïs. Je tiens cette information d'un représentant du parc d'engraissement le plus important de la Saskatchewan, qui a obtenu auprès d'un parc américain la formule permettant de substituer du blé congelé au maïs. D'autre part, il me semble que certaines compagnies céréalières expédient par camion. Avez-vous une idée du volume que cela représente?

**M. Booth:** Pas encore. Il me semble que...

**M. Gustafson:** Mais on y pense, n'est-ce pas?

**M. Booth:** C'est une possibilité. Mais je ne suis pas au courant. Nous expédions des céréales vers les États-Unis, mais il s'agit essentiellement de pasterie, de mouture, de ce secteur en général. Quant aux céréales fourragères, je ne connais pas de cas d'expéditions par chemin de fer, ou même par camion. Il est possible qu'il y ait eu quelques expéditions vers des points proches de la frontière, aux États-Unis, mais sans grande importance. C'est tout ce que je peux dire.

**M. Gustafson:** J'avais cru comprendre que certaines entreprises céréalières utilisaient des camions pour des expéditions transfrontalières.

**M. Booth:** Des céréales? Je ne suis pas au courant.

**M. Gustafson:** Il s'agissait probablement de céréales fourragères.

**M. Booth:** Je ne peux vraiment rien dire à ce sujet. Je n'ai pas entendu parler de volumes importants, ou s'en approchant.

[Text]

**Mr. Keyes:** Thank you, gentlemen, for coming before us with your presentation. To tell you the truth, though, I get a very mixed message from the Canadian Wheat Board on the future of the seaway, especially as I read your last two pages and how you reach your conclusion in your last paragraph. I get the distinct impression that the seaway is there more for your convenience than for a purpose.

I've heard you talk about your mandate of cutting costs. I've heard about this diversification. I've heard about a customer-driven agenda. It appears as though—and I think you concur in your report—the seaway is looking for help in the short term. The seaway will or may be in your estimation successful down the road. Given that, it's going to need your help in the short term. How can the Canadian Wheat Board help the seaway? Is it prepared to help the seaway?

**Dr. Oleson:** Your question is really a restatement, I think, of the question asked earlier by Mr. Angus, and I do think that gets into a very broad area of policy and long-term negotiation.

**Mr. Keyes:** Well, I have lots of time. Go ahead. Take a stab at it.

**Dr. Oleson:** I suppose if you and I were the primary negotiators on this we could likely talk about it. The Canadian Wheat Board, as it stands at this point in time—if it has to move a tonne of wheat through the St. Lawrence at a \$10 loss versus a sale that it has on the books on the west coast, it will not do so.

**Mr. Keyes:** I guess I'll come back to my question. Is the Canadian Wheat Board prepared to help out in some way, make some kind of suggestion?

**Dr. Oleson:** The Canadian Wheat Board, in terms of representing the marketing arm of the western Canadian farmer, is really only one component, I think, of the western Canadian farm industry that has to be looking at and evaluating that long-term question. It really does boil down to a very, very broadly based policy question that I do think gets far beyond the operating mandate of the Canadian Wheat Board.

**Mr. Keyes:** All right. In your opinion, is there anything to be gained or is there going to be a need for increased government funding for the seaway in order to see it survive?

**Dr. Oleson:** Again, I'm not sure that the Canadian Wheat Board should be looking at whether or not a subsidy is warranted to a particular mode versus other modes that may be there, a particular port, a particular part of the system. That really is a broadly based question. I really wouldn't be prepared to speculate further on that. The Canadian Wheat Board is a resource between the farm community, the grain trade, and the government in exploring that question. We will certainly be there to participate.

[Translation]

**M. Keyes:** Je vous remercie, messieurs, d'être venus nous présenter vos remarques. En toute franchise, cependant, il me semble que le message que la Commission canadienne du blé nous adresse au sujet de l'avenir de la voie maritime n'est pas très clair; je pense plus particulièrement aux deux dernières pages de votre mémoire et à la façon dont vous formez votre conclusion dans le dernier paragraphe. J'ai la nette impression que vous envisagez la voie maritime plus en termes des avantages qu'elle vous offrirait qu'en fonction des objectifs qu'elle pourrait servir.

Vous avez signalé que vous avez reçu le mandat de réduire les coûts. Vous avez également mentionné la diversification. Vous avez aussi parlé d'un plan axé sur les besoins de vos clients. Il semble que la voie maritime ait besoin d'aide à court terme, et je crois que votre rapport le reconnaît. Vous estimez cependant que son avenir sera ou pourrait être meilleur un jour. Compte tenu de cela, la voie maritime a besoin de votre aide à court terme. Comment la Commission canadienne du blé peut-elle aider la voie maritime? La commission est-elle prête à le faire?

**M. Oleson:** Apparemment, votre question reprend celle déjà posée par M. Angus, et je crois que cela nous entraîne sur le terrain des politiques générales et des négociations à long terme.

**M. Keyes:** Eh bien, j'ai tout le temps qu'il faut. Allez-y. Essayez d'y répondre.

**M. Oleson:** Si nous étions, vous et moi, les principaux négociateurs, nous pourrions probablement en parler. Si elle a le choix, la Commission canadienne du blé, dans les conditions actuelles, ne va pas utiliser le Saint-Laurent, ce qui entraînerait une perte de 10\$ par tonne de blé, si elle a une vente ferme sur la côte ouest.

**M. Keyes:** Je reviens à ma question. Est-ce que la Commission canadienne du blé est prête à apporter une aide quelconque, à offrir une suggestion?

**M. Oleson:** La Commission canadienne du blé, le mécanisme de commercialisation des produits des agriculteurs de l'Ouest canadien, n'est vraiment qu'un élément, me semble-t-il, du secteur agricole de l'Ouest du Canada, qui doit examiner et évaluer cette question à long terme. Il s'agit vraiment d'une question de politique très générale qui dépasse de beaucoup le cadre du mandat opérationnel de la commission.

**M. Keyes:** Fort bien. À votre avis, est-il possible d'améliorer la situation? Ou serait-il nécessaire d'augmenter l'aide financière du gouvernement pour assurer la survie de la voie maritime?

**M. Oleson:** Je dois dire à nouveau que je ne suis pas convaincu qu'il appartienne à la Commission canadienne du blé de déterminer s'il serait justifié de subventionner un mode de transport de préférence à d'autres, tel ou tel port, un élément quelconque du système. C'est une question de politique fondamentale, et je ne peux pas en dire plus à son sujet. La Commission canadienne du blé est un mécanisme qui traite avec le monde agricole, les entreprises céréalières et le gouvernement dans l'exploration d'une telle question. Nous sommes certainement prêts à participer à un examen.

[Texte]

**Mr. Keyes:** Let's say for example that an answer coming from the Wheat Board said, well, we do use it and maybe we would be prepared to look at ways to help its survival. If I'm not mistaken, in the past there have been, for example, long-term contracts guaranteed to shipowners. Is that in the cards for the Canadian Wheat Board or is that no longer a policy consideration?

• 1620

**Dr. Oleson:** I'm not sure I'd be in the position to put really any particular proposal on the table or take any particular proposal off the table. In terms of looking at solutions such as that in the past—and I assume it would be willing to look at them in the future—the Canadian Wheat Board, in those circumstances where the long-term benefits to the western Canadian farmer are clearly delineated and are in the interests of that proposal, may very well take a long-term policy stance that may perhaps be marginally contrary to the short-term price factor. I use the word "policy" in a loose sense.

There is a long-term position versus a short-term position, if that answers your question. Whether or not your specific proposal would fall into that category, I couldn't say.

**Mr. Keyes:** I have no more questions.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** I have two quick ones. I hope they're quick.

**Mr. Keyes:** The answers will be.

**Mr. Angus:** Are we going to have a winter rail program this year?

**Dr. Oleson:** At this point it doesn't look very likely. Mr. Booth.

**Mr. Booth:** No. It's a simple answer to a simple question today.

**Mr. Angus:** Okay.

**Mr. Booth:** Those things don't usually fall into place even in a good year, so to speak, until late December.

**Mr. Angus:** Besides, you guys never tell us anyway.

The other question I have is whether you have any suggestions as to how we can solve the Russian financial problem, whether it's the current one or the long-term one, to ensure that they have enough money to buy the grain they've agreed to buy. Do you have any hints as to whether the board has been looking at that and trying to find some magic or creative solutions?

**Mr. Booth:** I have to speak from an operating viewpoint. As soon as we have a green light to go ahead and ship additional grain, I would say within a two-week period we'll be back on the rails again.

Obviously what I've said is not a real answer for you. I do know that talks are ongoing between the Russians and the Wheat Board and Agriculture Canada people in Ottawa to try to get this thing resolved, but at this point in time I have

[Traduction]

**M. Keyes:** Supposons, par exemple, que la Commission canadienne du blé dise: eh bien, nous utilisons la voie maritime, et nous pourrions peut-être examiner comment nous pouvons l'aider à survivre. Si je ne me trompe pas, nous avons vu dans le passé des contrats à long terme donnant une garantie aux armateurs. Est-ce que la Commission canadienne du blé envisage de conclure ce genre de contrats, ou cette politique appartient-elle au passé?

**M. Oleson:** Je ne suis pas certain d'être en mesure d'avancer une proposition spécifique, ou de retirer une proposition qui aurait déjà été faite. En ce qui concerne ce genre de solutions qui auraient été adoptées dans le passé—et je pense que la commission pourrait les examiner à nouveau dans l'avenir—la Commission canadienne du blé, quand les avantages à long terme des agriculteurs de l'Ouest canadien sont clairement définis et sont servis par cette solution, peut fort bien favoriser une politique à long terme, même si cela va marginalement à l'encontre des considérations de prix à court terme. J'utilise ici le terme «politique» dans un sens très large.

Il y a donc des positions à long terme, et des positions à court terme, si cela répond à votre question. Quant à savoir si la proposition que vous avancez tomberait dans l'une de ces catégories, je ne saurais le dire.

**M. Keyes:** Je n'ai pas d'autres questions.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** J'ai deux questions, assez brèves. J'espère qu'elles seront brèves.

**M. Keyes:** Les réponses le seront.

**M. Angus:** Aurez-vous cette année un programme d'hiver de transport ferroviaire?

**M. Oleson:** Pour le moment, cela semble peu probable. Monsieur Booth.

**M. Booth:** Non. C'est une question simple pour aujourd'hui; la réponse l'est aussi.

**M. Angus:** Bon.

**M. Booth:** Même quand l'année est bonne, ce genre de choses ne se réalisent généralement pas avant la fin de décembre.

**M. Angus:** D'autre part, vous ne nous dites jamais rien de toute façon.

Voici l'autre question. Je me demande si vous avez des suggestions à avancer sur la façon de résoudre le problème financier de la Russie afin de s'assurer qu'ils auront assez de fonds pour acheter les céréales qu'ils ont accepté de prendre, et ce, qu'il s'agisse de la situation actuelle ou du long terme. Y a-t-il des indices indiquant que la commission étudie ce dossier et essaie de trouver une solution magique ou innovatrice?

**M. Booth:** Je dois parler du point de vue opérationnel. Dès que nous aurons le feu vert et pourrons reprendre les expéditions, je crois pouvoir dire qu'il suffira de deux semaines pour que les choses commencent à bouger.

Il est évident que cela ne vous donne pas vraiment la réponse souhaitée. Je sais que les Russes, la Commission canadienne du blé et le ministère de l'Agriculture poursuivent leurs discussions à Ottawa et essaient d'arriver à

[Text]

no news other than to say that this is the present situation. As soon as we get some word that we can go ahead with shipping more grain, then we can get out there and charter some more freight and do all these things.

**Mr. Angus:** So the Russians haven't picked up any grain since this problem started in summer, is that correct?

**Mr. Booth:** Since September 8 or 9.

**Mr. Fretz (Erie):** Welcome, gentlemen. Have we ever shipped grain through the port of Seattle?

**Mr. Booth:** Yes, we shipped one cargo through the port of Seattle last winter, I believe it was.

**Mr. Fretz:** What were the circumstances under which that occurred?

**Mr. Booth:** It was a cargo of barley and it went to Saudi Arabia. There was an opportunity to do an immediate spot sale and the capacity in Vancouver and Prince Rupert was pretty full at that time. It was dirty barley, by the way, as opposed to clean grain. They took direct shipments right out of the country, right to the port of Seattle on a direct-hit basis. It was an opportunity to take advantage and to test the system to see if it could be done and to find what kinds of roadblocks and what kinds of things would have to be overcome to make such a movement.

**Mr. Fretz:** How much grain this year went through Churchill?

**Mr. Booth:** About 250,000 tonnes.

**Mr. Fretz:** Compare that to the previous year.

**Mr. Booth:** I think in the previous year it was about 400,000 tonnes. That, I might add, was cut back because of this Russian credit problem. There was an additional three cargoes—approximately 100,000 tonnes—scheduled to go, but then these credit problems came into being and we had to back away from it.

• 1625

**Mr. Fretz:** Some of our witnesses have indicated they would like to see an extension of the shipping time through the seaway, an extra few weeks or perhaps a month. Would that be important to you, or would that not be of any great importance?

**Mr. Booth:** I think if it was there and we were able to take advantage of it, we would take advantage of it. Do you know what I mean? But I don't think we, as the Wheat Board, are strong proponents of it, because there is, or there would be, I think, a tremendous extra cost in it. It would come down to the old question of who pays.

**Mr. Fretz:** One witness indicated to us that there would be more traffic through the seaway system if the locks in the Welland Canal were widened, and rather than just allowing 75-foot ships to go through they could be 100 feet in width. Would that be of any advantage to the Wheat Board?

**Mr. Booth:** Not to grain, as far as that goes. I think that refers to other commodities but not to grain. Grain basically has to come down through the whole system—i.e., the Lake Ontario-Montreal section as well—so we're still limited by that size of locks also, which is the size of the present Welland locks.

[Translation]

une solution, mais, pour le moment, je ne peux rien ajouter à cela. Dès que nous serons informés de la possibilité de reprendre les expéditions, nous pourrions tout mettre en branle, nolisier les moyens de transport et faire tout ce que la situation demandera.

**M. Angus:** Donc, les Russes n'ont rien reçu depuis que la difficulté s'est présentée cet été. Est-ce exact?

**M. Booth:** Oui, depuis le 8 ou le 9 septembre.

**M. Fretz (Erie):** Messieurs, soyez les bienvenus. Vous est-il arrivé d'expédier de Seattle?

**M. Booth:** Oui, nous avons réalisé une expédition de Seattle l'hiver dernier, je crois.

**M. Fretz:** Dans quelles circonstances cela s'est-il produit?

**M. Booth:** Il s'agissait d'une expédition d'orge destinée à l'Arabie Saoudite. Une possibilité de vente au comptant et de livraison immédiate s'est présentée, mais les installations de Vancouver et de Prince Rupert étaient utilisées à plein à ce moment-là. D'ailleurs, il ne s'agissait pas de céréales nettoyées, mais d'orge sale. Le chargement a été expédié directement au port de Seattle. Cela nous a permis de bénéficier de ce système et de le mettre à l'épreuve, de voir si ce genre d'expéditions étaient faisables et de voir le genre d'obstacles et de difficultés à résoudre.

**M. Fretz:** Quel a été le tonnage de grain expédié de Churchill cette année?

**M. Booth:** Environ 250 000 tonnes.

**M. Fretz:** Quel était le tonnage l'année précédente?

**M. Booth:** Je crois qu'il s'agissait d'environ 400 000 tonnes. La réduction, d'ailleurs, est reliée aux difficultés financières de la Russie. On avait prévu le chargement de trois autres cargos—représentant environ 100 000 tonnes—mais des difficultés financières sont apparues, et nous avons dû annuler ces départs.

**M. Fretz:** Certains des témoins que nous avons entendus aimeraient que la saison de navigation sur la voie maritime soit prolongée de quelques semaines, ou peut-être d'un mois. Attachez-vous beaucoup d'importance à cette question?

**M. Booth:** Si cette mesure était prise, et si nous pouvions en bénéficier, nous en profiterions. Voyez-vous ce que je veux dire? Je ne pense pas que la Commission canadienne du blé, en tant que telle, soit très en faveur de cette prolongation, car il me semble qu'elle entraînerait des coûts énormes. On en revient toujours à la même question: qui va payer?

**M. Fretz:** L'un des témoins a indiqué que l'utilisation de la voie maritime serait accrue si les écluses du canal Welland étaient élargies pour permettre le passage d'un navire de 100 pieds de large, alors que les dimensions actuelles n'admettent que des navires de 75 pieds de large. Cela serait-il intéressant pour la commission?

**M. Booth:** Pas pour les céréales, si c'est de cela que nous parlons. Je crois que ce serait l'expédition d'autres produits qui serait visée par une telle mesure. Essentiellement, les navires céréaliers utilisent la totalité du système—y compris, donc, la partie allant du lac Ontario à Montréal—et sont donc limités par les dimensions des écluses dans cette section, qui sont celles des écluses actuelles du canal Welland.

[Texte]

**Mr. Gustafson:** How much bigger are the ships that are moving into Vancouver than the ones in the seaway?

**Mr. Booth:** In the St. Lawrence?

**Mr. Gustafson:** How much larger are the ships?

**Mr. Booth:** They're not any larger. Put it this way: there's more in the sense of 50,000 tonners but the St. Lawrence can handle ships right up to—we have loaded them right up to 125,000. Ship size, west versus east, is not a real problem.

**Mr. Gustafson:** I may have been confused but I understood that one of the witnesses here—

**Mr. Angus:** You're talking about inside the locks.

**Mr. Gustafson:** Inside the locks. I stand corrected, that only 7% of the world's fleet can come up the seaway. I may have taken that up wrongly. I thought I gathered that from one of the witnesses.

**Mr. Booth:** That's probably right, but when you say 7% of the world's fleet you're talking about the salties. You're talking about ships coming up the seaway right up the Great Lakes that probably can't be bigger than 30,000 tonnes in size, and as opposed to the global ocean fleet they're very small ships, and a small percentage.

**Mr. Gustafson:** What are the largest ships you've loaded in Vancouver?

**Mr. Booth:** The largest ship we've loaded in Vancouver was about 105,000 tonnes, and I wouldn't care to see it again. It took 30 days to load the ship. Do you know what I mean? So what's the point? Canola was growing through the deck. It's true. It's all very well to say we did a great job in loading the big ship, but at what price?

Basically the Japanese ships on the west coast range from around the 25,000 tonne size right up to about the 80,000 tonne size. That's a great criterion and it's ideal for the ships. We've taken larger dimension ships because of the freight market—i.e., 125,000 or 130,000 dead-weight ships—but only loaded 80,000 to 90,000 tonnes. Vancouver and Rupert can handle the big ships, but it gets down to the efficiency of it.

**The Chairman:** Gentlemen, I'm not familiar with the Canadian Wheat Board Act itself. You mentioned the philosophy of maximizing the return for the western farmer. Is that part of the act? Maybe you can refer us to the philosophy of the act itself.

**Dr. Oleson:** The act itself, as is any act of Parliament, is written in fairly broad language. There's no question that the intention of the legislative process in serving the interest of the western Canadian farmers is that the Canadian Wheat Board is to use those powers within the act to serve farmers in the best way possible. It does not specifically say that you should ship here or there, but specifically that has always been the accepted mandate within both the legislative and farm communities.

[Traduction]

**M. Gustafson:** Quelle est la différence de taille entre les navires qui utilisent le port de Vancouver et ceux qui passent par la voie maritime?

**M. Booth:** Vous parlez du Saint-Laurent?

**M. Gustafson:** Quelle est la différence de taille entre ces navires?

**M. Booth:** Ils ne sont pas tellement plus grands. Enfin, on trouve plus de navires de 50 000 tonnes, mais le Saint-Laurent accepte également de gros navires, et nous en avons chargé qui faisaient 125 000 tonnes. La taille des navires, quand on compare l'Est à l'Ouest, ne pose pas de problème sérieux.

**M. Gustafson:** Je me trompe peut-être, mais je croyais que l'un des témoins que nous avons entendus...

**M. Angus:** Vous parlez du passage des écluses.

**M. Gustafson:** Oui, entre les écluses. Je m'excuse; il semble que 7 p. 100 seulement de la flotte marchande mondiale puisse remonter la voie maritime. J'ai peut-être mal compris. Mais c'est ce que je crois avoir entendu un témoin nous dire.

**M. Booth:** C'est probablement exact, mais quand vous parlez de 7 p. 100 de la flotte mondiale, vous parlez des navires de haute mer. Les navires qui remontent la voie maritime et naviguent sur les Grands Lacs ne dépassent probablement pas 30 000 tonnes, et, par rapport à la flotte de haute mer mondiale, ce sont de tout petits navires, et ils ne représentent qu'un petit pourcentage.

**M. Gustafson:** Quels sont les plus gros navires que vous ayez chargés à Vancouver?

**M. Booth:** Le plus gros était d'environ 105 000 tonnes, et je ne voudrais pas refaire cette expérience. Le chargement a pris 30 jours. Vous voyez ce que je veux dire? Alors, à quoi cela sert-il? Vous voyiez le canola pousser sur le pont. C'est vrai. C'est bien beau de dire que nous avons fait un travail remarquable en chargeant ce grand navire, mais à quel prix?

Essentiellement, les navires japonais qui viennent sur la côte ouest vont de 25 000 tonnes à 80 000 tonnes. C'est la bonne gamme, idéale pour les navires. Compte tenu du marché du fret, nous avons accepté des navires plus importants—de 125 000 ou de 130 000 tonnes de port en lourd—mais nous n'y avons chargé que 80 000 ou 90 000 tonnes. Vancouver et Prince Rupert peuvent accepter de gros navires, mais il faut tenir compte du rendement total.

**Le président:** La Loi sur la Commission canadienne du blé ne m'est pas familière. Vous avez mentionné le principe selon lequel il faut maximiser les recettes des fermiers de l'Ouest. Est-ce que cela est indiqué dans la loi? Vous pourriez peut-être nous préciser quels sont les principes qui orientent cette loi.

**M. Oleson:** Le texte de la loi, comme celui de toute loi, est rédigé en termes assez généraux. Il ne fait aucun doute que le processus législatif vise à servir les intérêts des fermiers de l'Ouest du Canada et que la Commission canadienne du blé doit utiliser les pouvoirs que la loi lui donne pour servir le mieux possible ces agriculteurs. La loi ne précise pas comment expédier, mais, cependant, les législateurs et le monde agricole ont toujours accepté cette version du mandat.

[Text]

[Introduction]

[Translation]

[Text]

• 1630

**The Chairman:** You left aside Churchill in making some analyses in your presentation. If the port of Churchill wasn't there, do you see any great detriment to the shipment of wheat?

**Dr. Oleson:** As Mr. Booth pointed out, in this year's program Churchill was about 250,000 tonnes. That's 250,000 tonnes out of an export program that is 100 times larger, so you're looking at—

**Mr. Fretz:** That puts it into perspective.

**The Chairman:** Why was that wheat shipped through Churchill this year, then?

**Dr. Oleson:** The Canadian Wheat Board will ship grain through Churchill, through Thunder Bay, or through Vancouver because we can get the best return from that particular sale at that particular time.

**The Chairman:** Obviously then, from your answer, that's the result from Churchill. Where was the sale and why was that the best place to ship that particular amount of wheat this year?

**Dr. Oleson:** You also have to take into consideration that with regard to the Churchill program, of course, there are considerably long planning horizons and other constraints that we have to take into account. By and large, the Canadian Wheat Board will use the facilities that are available to us, as long as they're available to us, to the extent that we're not losing money by going that route relative to another.

That question usually is turned around: if you're making money on 250,000 tonnes from Churchill, then why aren't you shipping 500,000 tonnes or a million tonnes? That's usually the question from the Hudsons Bay Route Association and so on.

**Mr. Angus:** Or Rod Murphy.

**Dr. Oleson:** The answer is exactly the same: because we couldn't find another 500,000 tonnes of sales through Churchill that would give us as good a return as through the seaway.

**The Chairman:** I'm missing something here. I don't understand the business, and that's why we're here. Where did the sales go to through Churchill that this was the best place from which you could ship that particular amount of wheat?

**Dr. Oleson:** I can turn that question over to Mr. Booth.

One thing should be kept in mind on this particular question, because a lot of people have in the back of their minds that this is a very fluid market and that you have a price, that you can basically let grain smoothly onto the market; in other words, that it's a fairly perfectly competitive type of market. It is anything but that. You're looking at an extremely lumpy, spotty type of market. It is anything but a very fluid, smooth type of market. You find sales on day one that might not be there for another two months or for another four months.

**Le président:** Votre exposé comporte quelques analyses qui ne mentionnent pas le port de Churchill. Si ce port n'existait pas, est-ce que les expéditions de blé en souffriraient beaucoup?

**M. Oleson:** Comme M. Booth l'a indiqué, le plan de cette année pour Churchill portait sur environ 250 000 tonnes, alors que le programme d'exportation est 100 fois plus important. Il s'agit donc...

**M. Fretz:** Cela met les choses en perspective.

**Le président:** Pourquoi alors avez-vous expédié ce tonnage via Churchill cette année?

**M. Oleson:** La Commission canadienne du blé choisit d'expédier par Churchill, ou Thunder Bay, ou Vancouver, en tenant compte du port qui, à un moment donné, permet d'obtenir le meilleur rendement.

**Le président:** Je dois donc conclure, tenant compte de votre réponse, que c'est ce qui s'est passé pour Churchill. Où allait cette expédition, et pourquoi ce port était-il le meilleur point d'embarquement pour ce tonnage de blé cette année?

**M. Oleson:** Il faut aussi réaliser qu'en ce qui concerne le programme d'expédition de Churchill il faut, évidemment, tenir compte de la planification à long terme et d'autres contraintes. En règle générale, la Commission canadienne du blé utilise les installations auxquelles elle a accès, aussi longtemps que cet accès est possible, de préférence à d'autres installations, dans la mesure où cela ne lui fait pas perdre de l'argent.

On pose généralement la question en renversant les termes: si une expédition de 250 000 tonnes à partir de Churchill est profitable, pourquoi ne pas expédier 500 000 tonnes, ou un million de tonnes, via ce port? C'est généralement la question que l'Hudson Bay Route Association, et d'autres, posent.

**M. Angus:** Ou encore Rod Murphy.

**M. Oleson:** La réponse est toujours la même: parce que nous ne pouvons pas trouver 500 000 tonnes supplémentaires à expédier via Churchill dans des conditions aussi avantageuses que celles que l'on obtient en passant par la voie maritime.

**Le président:** Il y a quelque chose qui m'échappe ici. Je ne connais pas votre secteur d'activité, et c'est pour cela que nous sommes ici. Quelle était la destination des céréales chargées à Churchill qui en faisait le port le plus avantageux pour expédier cette quantité de blé?

**M. Oleson:** Je demanderais à M. Booth de répondre à cette question.

A ce sujet, il ne faut pas oublier que beaucoup de gens croient qu'il s'agit d'un marché bien huilé, où les prix sont déterminés et qui permet l'approvisionnement sans heurt des marchés; autrement dit, on croit qu'il s'agit d'un marché parfaitement concurrentiel. En fait, c'est tout sauf cela. Il s'agit d'un marché en dents de scie, avec des hauts et des bas très marqués. Ce n'est pas du tout un marché fluide, sans heurt. Vous pouvez avoir une possibilité de vente un jour, et attendre ensuite deux ou quatre mois pour qu'une autre possibilité se présente.

[Texte]

**Mr. Booth:** Obviously one of the problems at Churchill is that many shipowners—i.e., buyers, since many times they're synonymous—do not like going to Churchill. It's difficult to get a program going. This year the grain that went out of Churchill was split. I think about 130,000 tonnes went to South Africa and the other 120,000 tonnes or whatever, the difference, went to Russia.

We were fortunate that we found a buyer who had sold the grain into South Africa and was ready to take most of it from Churchill because it fitted the season. On the other, the Russians, they were interested and they weren't interested, but in this particular case the Wheat Board was "financing", covering the freight. That was some of the stuff that was being done on a C and F basis, and we chartered the freight out of Churchill. We were fortunate to get at least three cargoes out of there. As I said, we had to back away from the other half because of credit problems.

If you can envisage getting telexes, I can give you a date of August 17 from a master coming into Churchill saying, "Have slowed down, icebergs"—in August. That's the type of thing you're dealing with.

• 1635

**The Chairman:** You mentioned something there. You said that the shipowners are both the transporters and the purchasers?

**Mr. Booth:** Yes. At times we will sell to an international house, which in turn resells the cargo to a destination like South Africa. He is the buyer of the grain as far as we are concerned and he is also the freighter; he has put the freight together as well.

**The Chairman:** This is an interesting line. I thought you would always be the ultimate seller—

**Mr. Booth:** The ultimate. Sometimes there's one or two people in between us and the ultimate buyer. In the case of the Russians, we are one and one. In recent cases, rather than going to an FOB seller to suit the Russian freight, we've become a C and F seller with our freight, i.e. delivered, delivered St. Petersburg, delivered Russia, as opposed to FOB St. Lawrence or FOB Churchill.

**The Chairman:** For what percentage of your sales are you the one who sells directly to your ultimate purchaser and in other cases you'd sell to somebody else who would be the middle person?

**Mr. Booth:** Off the top of my head, I would say that for about 80% we are direct sellers.

**Dr. Oleson:** From a historic point of view, if you look back into the 1950s and 1960s—the 1950s certainly—you would find those proportions would have switched at the time, say, when Europe was the largest market. Almost all of the Canadian Wheat Board sales were initially made to the private trade, which then went and sold the grain. Slowly, there was a very significant evolution over the 1960s and 1970s and into the early 1980s of direct buying from the

[Traduction]

**M. Booth:** Il est évident que l'un des problèmes associés à Churchill, c'est que bien des armateurs—c'est-à-dire des acheteurs, car dans bien des cas les termes sont synonymes—n'aiment pas utiliser ce port. Il est difficile d'y organiser un programme. Cette année, les expéditions à partir de Churchill étaient réparties en deux lots; je crois que 130 000 tonnes ont été expédiées en Afrique du Sud et que les 120 000 autres tonnes, la différence en tout cas, sont allées en Russie.

Nous avons eu la chance de trouver un acheteur qui avait vendu le grain à l'Afrique du Sud et était prêt à prendre la plus grande partie du chargement à Churchill, car cela correspondait à la saison voulue. D'autre part, les Russes voulaient peut-être utiliser ce port ou ne le voulaient pas, mais dans ce cas particulier, c'était la Commission canadienne du blé qui assurait le «financement», et payait le fret. Cela faisait partie des ventes coût et fret, et nous avons affrété les navires à partir de Churchill. Nous avons pu charger trois cargos, mais, comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pu réaliser l'autre moitié de ce projet du fait des difficultés de financement.

Si vous pouvez imaginer les télex reçus, je peux vous dire que nous avons reçu le 17 août du capitaine d'un navire en route pour Churchill un télex qui disait: «Ai dû ralentir, icebergs.» C'était en août. C'est le genre de situation que l'on rencontre.

**Le président:** Vous avez mentionné quelque chose. Vous avez dit que les armateurs sont à la fois les transporteurs et les acheteurs?

**M. Booth:** Oui. Nous vendons parfois à une maison internationale qui, à son tour, revend la cargaison à une destination comme l'Afrique du Sud. Pour autant que nous sommes concernés, il est l'acheteur du grain ainsi que l'affréteur; il doit également rassembler la marchandise.

**Le président:** Voilà qui est intéressant. J'avais toujours pensé que vous étiez le dernier vendeur. . .

**M. Booth:** Le dernier. Il y a parfois une ou deux personnes entre nous et le dernier acheteur. Dans le cas des Russes, nous transigeons directement. Récemment, plutôt que de nous adresser à un vendeur FAB pour les marchandises à livrer en Russie, nous sommes devenus vendeur coût et fret avec nos marchandises, c'est-à-dire livrées, livrées à Saint-Petersbourg, en Russie, plutôt que FAB Saint-Laurent ou FAB Churchill.

**Le président:** Pour quel pourcentage de vos ventes transigez-vous directement avec le dernier acheteur et pour quel pourcentage transigez-vous avec un intermédiaire?

**M. Booth:** Je dirais que dans environ 80 p. 100 des cas nous transigeons avec l'acheteur ultime.

**M. Oleson:** Par le passé, dans les années 50 et 60—du moins certainement dans les années 50—la proportion de ventes directes par rapport aux ventes indirectes a changé à l'époque, disons lorsque l'Europe était le principal marché. Presque toutes les ventes de la Commission canadienne du blé allaient initialement au commerce privé, qui s'occupait ensuite de revendre le grain. Progressivement, il y a eu une évolution très importante dans les années 60 et 70, et au

[Text]

Canadian Wheat Board. That primarily was centred with the switch to developing countries and central purchasing agencies of the centrally planned countries. So there was a massive switch there. There are those two methods of selling: direct sales and agency sales. There's been a massive switch.

**The Chairman:** I know you mentioned in your brief that you can't give projections with a great deal of accuracy, but as far as the Welland Canal is concerned, do you see anything at all in the foreseeable future to indicate that a new structure should be built with superlocks, as was indicated about 10 or 15 years ago?

**Mr. Booth:** No.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen, for appearing in front of us. We certainly appreciate your being here, and I know that your evidence will be taken into consideration when we draft our report.

We have in front of us the Grain Transportation Agency and Peter Thompson, the administrator. Mr. Thompson, welcome. Perhaps you could introduce the people with you. We look forward to your brief.

**Mr. Peter Thompson (Administrator, Grain Transportation Agency):** With me are Gordon Miles, the Deputy Administrator of the Grain Transportation Agency; and Tony Kaplanis, the Port Coordinator (Eastern), with the GTA. Mr. Kaplanis is located in Thunder Bay, and Mr. Miles in Winnipeg.

• 1640

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Thompson. We look forward to your brief.

**Mr. Thompson:** We look forward, Mr. Chairman, to addressing the committee. I believe a document indicating our role in the industry was distributed. I would ask you if you would like us to read that document, or whether we can take it as read and perhaps lead to more productive use of your time.

**The Chairman:** Questioning usually is the most productive. We don't usually attach it, although that's certainly an option we can—

**Mr. Angus:** I think we should, Mr. Chairman. I've been through it, and basically it gives us an understanding of who the WGTA is, as opposed to dealing with the issues. If you want a motion that we just attach it as if it had been read into the record and for us to move right into questions, I think that would be more productive.

**Mr. Keyes:** I'll second that motion.

Motion agreed to

**Mr. Keyes:** Gordon, Tony, Mr. Thompson, thank you very much for coming before the subcommittee of our transport committee dealing with this issue, and thank you for your report. I too have glanced through it, although somewhat quickly.

[Translation]

début des années 80, lorsque des pays ont commencé à acheter directement de la Commission canadienne du blé. Il s'agissait surtout de pays en voie de développement et d'organismes centraux d'achat de pays à économie centralisée. Il y a donc eu un changement important à ce moment-là. Il y a deux méthodes de vente: les ventes directes et les ventes par les agences. Il y a eu un changement important.

**Le président:** Je sais que vous avez mentionné dans votre mémoire que vos projections ne peuvent être très exactes, mais en ce qui concerne le canal Welland, entrevoyez-vous quoi que ce soit dans un avenir rapproché indiquant qu'une nouvelle structure devrait être construite avec des super-écluses, comme on l'avait laissé entendre il y a 10 ou 15 ans?

**M. Booth:** Non.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs, d'avoir comparu devant notre comité. Nous sommes certainement heureux que vous soyez ici, et je sais que votre témoignage sera pris en compte lorsque nous rédigerons notre rapport.

Nous allons maintenant entendre Peter Thompson, administrateur de l'Office du transport du grain. Monsieur Thompson, je vous souhaite la bienvenue. Vous pourriez peut-être nous présenter les gens qui vous accompagnent. Nous sommes impatients d'entendre votre témoignage.

**M. Peter Thompson (administrateur, Office du transport du grain):** Les gens qui m'accompagnent sont Gordon Miles, administrateur adjoint de l'Office du transport du grain; et Tony Kaplanis, coordonnateur des ports (région de l'Est) pour l'Office du transport du grain. M. Kaplanis travaille à Thunder Bay, tandis que M. Miles a son bureau à Winnipeg.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Thompson. Nous sommes impatients d'entendre votre exposé.

**M. Thompson:** Monsieur le président, nous sommes très heureux de comparaître devant le comité. Je crois qu'on a distribué un document expliquant notre rôle dans l'industrie. Nous pouvons lire ce document, mais si vous le préférez, il pourrait être considéré comme ayant été lu, ce qui laisserait davantage de temps pour les questions.

**Le président:** Il est habituellement plus productif de consacrer davantage de temps aux questions. Nous n'avons pas l'habitude d'annexer les mémoires au compte rendu, mais il s'agit certainement d'une option que nous pouvons. . .

**M. Angus:** Je crois que nous devrions le faire, monsieur le président. J'ai pris connaissance du document, où on explique essentiellement en quoi consiste l'Office du transport du grain plutôt que d'aborder les questions. Si vous le voulez, je peux proposer une motion pour qu'on puisse annexer le mémoire comme s'il avait été lu aux fins du compte rendu, ce qui nous permettra de passer directement aux questions, ce qui serait à mon avis plus productif.

**M. Keyes:** J'appuie cette motion.

La motion est adoptée

**M. Keyes:** Gordon, Tony, monsieur Thompson, je vous remercie d'être venus devant le sous-comité de notre Comité des transports qui étudie cette question, et je vous remercie de votre rapport. Moi aussi j'ai jeté un coup d'oeil, bien que rapidement.

[Texte]

I'm very new to transport. This Saturday will be the fourth anniversary for those who were elected back in 1988. I'm not as familiar with many of the agencies and their functions within the transportation network and how they serve the producers as some of my more learned colleagues who have been around the House for a while.

I suppose I could begin by asking you to help this new member out. It appears the GTA is more inclined to be a watch-dog for rail than it is for shipping. Am I correct in that?

**Mr. Thompson:** Yes, we're much more involved with the rail portion than the shipping. The GTA was first established as an authority in 1979. The need for it arose from great difficulty experienced in the 1970s, when grain prices were high and markets were strong but there was great difficulty getting enough product to port to meet sales commitments. In fact, our friends from the Canadian Wheat Board who were just here protested at that time that they may have lost millions of dollars worth of sales because of this inability.

So the GTA was established largely as a co-ordinating body, and one that keeps a longer-term view of the requirements of the industry and presses panic buttons when they see difficulties arising on the horizon but also is deeply involved in day-to-day co-ordination, as Mr. Kaplanis is, between the rail cars arriving in Thunder Bay and their interface with the terminals there.

So we are much more involved with the rail side, yes.

**Mr. Keyes:** Could I get a percentage from you on how much of the grain you move by rail, compared with the seaway?

**Mr. Thompson:** The grain that moves by the seaway also moves by rail.

**Mr. Keyes:** I'm sorry; independently of the seaway, then.

**Mr. Thompson:** That's largely a matter of non-board feed grain. But yes, if I can find the right numbers here, I could answer that, I think.

**Mr. Keyes:** Well, a ballpark. . . Is half the grain you ship totally rail as opposed to seaway? Is it a quarter?

**Mr. Thompson:** Considerably less than a quarter moves by rail from Thunder Bay.

**Mr. Keyes:** So you are heavily dependent on the seaway for your shipment.

**Mr. Thompson:** Yes, indeed. Of total traffic of some 8.9 million tonnes that moved last year, there was movement by rail of only about 1 million tonnes by the board's winter rail program and 367,000 tonnes by rail for eastern domestic feed use.

[Traduction]

Le secteur des transports est très nouveau pour moi. Samedi prochain sera le quatrième anniversaire de notre élection en 1988. Je ne connais pas aussi bien que certains de mes collègues qui sont à la Chambre depuis plus longtemps que moi les nombreux organismes et leur rôle au sein du réseau de transport ainsi que la façon dont ils desservent les producteurs.

Je suppose que je pourrais commencer par vous demander de m'éclairer. Il semble que l'Office du transport du grain soit davantage un chien de garde pour le transport ferroviaire que pour le transport maritime. Est-ce bien cela?

**M. Thompson:** Oui, nous nous occupons beaucoup plus du transport ferroviaire que du transport maritime. L'Office du transport du grain a été créé en 1979. Il s'était avéré nécessaire de créer cet office en raison des problèmes que l'on avait connus dans les années 70. En effet, le prix du grain était élevé et les marchés étaient solides, mais on avait énormément de difficulté à transporter le grain vers les ports pour satisfaire aux promesses de vente. En fait, à l'époque, nos collègues de la Commission canadienne du blé avaient protesté en disant qu'ils avaient peut-être perdu des millions de dollars de ventes en raison de cette incapacité.

L'Office du transport du grain a donc été créé principalement comme organisme de coordination qui tient compte des besoins du secteur à long terme et qui lance un signal d'alarme lorsqu'il voit des problèmes pointer à l'horizon, mais qui assure également la coordination au jour le jour entre les wagons qui arrivent à Thunder Bay et les terminaux là-bas, comme le fait M. Kaplanis.

Nous nous occupons donc beaucoup plus du côté ferroviaire, c'est vrai.

**M. Keyes:** Pourriez-vous me dire quel pourcentage de grain vous transportez par rail par rapport au pourcentage que vous transportez par bateau?

**M. Thompson:** Le grain qui est transporté par bateau est également transporté par rail.

**M. Keyes:** Je suis désolé; indépendamment du transport maritime, alors.

**M. Thompson:** Il s'agit en grande partie du grain fourrager produit hors commission. Mais oui, si je peux trouver les chiffres, je pourrai vous donner une réponse, je pense.

**M. Keyes:** Eh bien, un chiffre approximatif. . . Est-ce la moitié du grain que vous expédiez qui est entièrement transporté par rail plutôt que par bateau? Est-ce le quart?

**M. Thompson:** Beaucoup moins que le quart est transporté par rail de Thunder Bay.

**M. Keyes:** Vous dépendez donc beaucoup du transport maritime pour vos envois.

**M. Thompson:** Oui, effectivement. Sur les 8,9 millions de tonnes qui ont été transportées l'an dernier au total, seulement un million de tonnes ont été transportées par voie ferroviaire dans le cadre du programme ferroviaire d'hiver de la commission, et 367 000 tonnes de grain de provende pour la région de l'Est ont été transportées par voie ferroviaire.

[Text]

• 1645

**Mr. Keyes:** The Wheat Board had its assessment of grain moving east as opposed to moving west. Can I have yours?

**Mr. Thompson:** Yes. In this past year 63.9% went west, 31.3% through the eastern system.

**Mr. Keyes:** In your opinion, why more west than east? Is it cost? Price?

**Mr. Thompson:** It's largely a marketing matter. I should emphasize that we at the agency do not try to dictate in any way which way the grain will move. Our purpose is to accommodate the sellers, whether it be the Canadian Wheat Board or the private trade, in moving grain to the port from which they sell it. You asked my opinion. In fairness, the markets are developing much more rapidly in the Pacific Rim countries, in Asia, and those markets are more efficiently served out of the west coast rather than the seaway system, the river.

**Mr. Keyes:** Is it within your parameter to give an opinion as far as the importance of the seaway is concerned and whether increased government funding would be needed to support the seaway?

**Mr. Thompson:** I don't know how valuable the opinion would be, but I would certainly give some statistics that would lead us to a conclusion, I think.

**Mr. Keyes:** Please, do.

**Mr. Thompson:** In 1982-83, some 57.2% of the export movement was eastward, i.e. through the seaway, some 40.8% went out the Pacific coast. Five years later, in 1987-88, 41% went east and 56% went west. In 1991-92, 31.3% went east and 63.9% went west. Those don't add up entirely to 100%, but it's close. We've projected that by 1995-96 30% will be going east and 70% will be going west.

**Mr. Keyes:** That's a staggering projection. Part two of my question was, do you think increased government funding will be needed to maintain a seaway to ship 30% of our grain east?

**Mr. Thompson:** We're not really in a good position to indicate that, I think. As far as I would feel qualified to go, I would say that appears the markets would indicate that 30% should still be going east and 70% west.

**Mr. Keyes:** The markets, of course, can be influenced. The markets can be influenced by guarantees of certain prices for certain amounts of tonnage over a certain number of years. Is the GTA prepared to make any kind of recommendation vis-à-vis ensuring that in order to maintain a seaway for transportation of grain east...? Is it prepared to look at the idea of long-term contracts or guaranteed tonnage?

[Translation]

**M. Keyes:** La Commission canadienne du blé a des statistiques sur le grain qui est transporté vers l'Est par rapport au grain transporté vers l'Ouest. Puis-je avoir les vôtres?

**M. Thompson:** Oui. Au cours des 12 derniers mois, 63,9 p. 100 du grain est allé à l'Ouest, et 31,3 p. 100 à l'Est.

**M. Keyes:** À votre avis, pourquoi y en a-t-il davantage vers l'Ouest que vers l'Est? Est-ce le prix, le coût?

**M. Thompson:** C'est surtout une question de commercialisation. Je dois souligner qu'à l'office nous n'essayons pas de dicter de quelque façon que ce soit la direction dans laquelle le grain doit être transporté. Notre objectif consiste à répondre aux besoins des vendeurs, qu'il s'agisse de la Commission canadienne du blé ou du commerce privé, en transportant le grain jusqu'au port à partir duquel ils le vendent. Vous avez demandé mon avis. En toute franchise, les marchés se développent beaucoup plus rapidement dans les pays de la région du Pacifique, en Asie, et ces marchés sont mieux desservis à partir de la côte ouest qu'à partir de la voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Keyes:** Êtes-vous à même de me donner votre avis quant à l'importance de la voie maritime et s'il serait nécessaire que le gouvernement augmente les fonds consacrés à la voie maritime?

**M. Thompson:** Je ne sais pas jusqu'à quel point mon avis serait utile, mais je peux certainement vous donner quelques statistiques à partir desquelles il est possible de tirer des conclusions.

**M. Keyes:** Allez-y, je vous en prie.

**M. Thompson:** En 1982-1983, environ 57,2 p. 100 du mouvement des marchandises destinées à l'exportation se faisait vers l'Est, c'est-à-dire par la voie maritime, tandis que 40,8 p. 100 se faisait vers la côte du Pacifique. Cinq ans plus tard, en 1987-1988, 41 p. 100 est allé vers l'Est et 56 p. 100 vers l'Ouest. En 1991-1992, 31,3 p. 100 est allé vers l'Est et 63,9 p. 100 vers l'Ouest. On n'obtient pas tout à fait 100 p. 100, mais presque. Nous projetons que d'ici à 1995-1996, 30 p. 100 ira vers l'Est et 70 p. 100 vers l'Ouest.

**M. Keyes:** C'est tout à fait renversant. La deuxième partie de ma question était la suivante: croyez-vous qu'il sera nécessaire d'augmenter le financement du gouvernement pour maintenir une voie maritime afin d'expédier 30 p. 100 de notre grain vers l'Est?

**M. Thompson:** Nous ne sommes pas vraiment en mesure de vous répondre, je pense. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il semble que les marchés indiquent que 30 p. 100 du grain ira vers l'Est et 70 p. 100 vers l'Ouest.

**M. Keyes:** Les marchés, naturellement, peuvent être influencés. Ils peuvent être influencés si on leur garantit tel prix pour tel tonnage pendant tel nombre d'années. L'Office du transport du grain serait-il prêt à faire une recommandation afin d'assurer que pour maintenir une voie maritime pour le transport du grain vers l'Est...? Est-il prêt à envisager la possibilité de contrats à long terme ou d'un tonnage garanti?

[Texte]

**Mr. Thompson:** I don't think that would be an appropriate role for the GTA. As I say, we try to service the customers who sell the grain. We must also, I think, be cognizant of the fact that there are other modes involved. Insofar as possible, we try not to tip the scales in favour of seaway versus rail versus perhaps some other mode. To encourage government support for the seaway would, I suppose, draw a negative reaction from those who feel they could move more grain by rail.

• 1650

**Mr. Keyes:** If the rails are still there to move them on. But I won't get into that political quagmire, Mr. Chairman.

**Mr. Angus:** Mr. Thompson, welcome back to the committee. I think it is about your third or fourth visit before us. We always appreciate your testimony. And a welcome to Mr. Kaplanis and Mr. Miles. I appreciate having both of you here as well.

I want to deal with the ports of Prince Rupert and Vancouver on one hand and Thunder Bay on the other in terms of capacity, taking a look at both ends of the system so we get an idea of the imbalance, not so much the 70%-30% but what it really means in terms of movements and loadings and things like that. For example, are the Thunder Bay elevators currently full? What number of cars per week are coming in?

**Mr. Anthony N. Kaplanis (Ports Co-ordinator (Eastern), Grain Transportation Agency):** Mr. Chairman, the number of cars going through Thunder Bay last week was 2,800. The November targets were 3,000 per week, so we are a little off target. In contrast, at Vancouver and Rupert, they would be handling about 5,000 a week.

**Mr. Angus:** What is the capacity of both ends of the system? How many cars can Thunder Bay handle? How many cars can the west coast handle in any week?

**Mr. Kaplanis:** I would say between 5,000 and 6,000. The maximum capacity at the west coast might be 6,000. The capacity at Thunder Bay would be over 9,000.

**Mr. Angus:** What is in storage in Thunder Bay now?

**Mr. Kaplanis:** Just a little under 700,000 tonnes of grain at Thunder Bay.

**Mr. Angus:** What is the capacity of Thunder Bay?

**Mr. Kaplanis:** The licence capacity is 2 million tonnes, and the working capacity is about 1.4 million tonnes.

**Mr. Angus:** So it is about half full, then.

**Mr. Kaplanis:** Exactly.

[Traduction]

**M. Thompson:** Je ne crois pas que ce soit là un rôle qui convienne à l'Office du transport du grain. Comme je l'ai dit, nous tentons de desservir les clients qui vendent le grain. Nous devons également reconnaître le fait qu'il existe d'autres modes de transport. Dans la mesure du possible, nous essayons de ne pas faire pencher la balance en faveur de la Voie maritime plutôt qu'en faveur du transport ferroviaire, ou peut-être d'un autre mode de transport. Le fait d'encourager le gouvernement à venir en aide à la voie maritime déclencherait, je suppose, une réaction négative de la part de ceux qui estiment pouvoir transporter davantage de grain par voie ferroviaire.

**M. Keyes:** Si les chemins de fer existent toujours pour le transporter. Mais je ne vais pas m'engager dans un tel bourbier politique, monsieur le président.

**M. Angus:** Monsieur Thompson, encore une fois bienvenue à notre comité. Je pense qu'il s'agit de votre troisième ou quatrième comparution. Nous sommes toujours heureux d'entendre votre témoignage. Et bienvenue à MM. Kaplanis et Miles également. Je suis heureux que vous soyez tous les deux ici également.

J'aimerais parler des ports de Prince Rupert et de Vancouver, d'une part, et de Thunder Bay, d'autre part, pour ce qui est de leur capacité, examiner les deux extrémités du système afin de mieux comprendre le déséquilibre, non pas tant pour ce qui est de 70 p. 100-30 p. 100, mais pour ce que cela signifie réellement sur le plan du transport, des chargements, etc. Par exemple, les silos de Thunder Bay sont-ils pleins? Combien de wagons arrivent chaque semaine?

**M. Anthony N. Kaplanis (coordonnateur des ports (région de l'Est), Office du transport du grain):** Monsieur le président, la semaine dernière, 2 800 wagons sont passés à Thunder Bay. L'objectif pour novembre était de 3 000 wagons par semaine; alors nous sommes légèrement au-dessous de notre objectif. Par contre, à Vancouver et à Prince Rupert, il y a environ 5 000 wagons par semaine.

**M. Angus:** Quelle est la capacité à chaque extrémité du système? Combien de wagons Thunder Bay peut-il recevoir? Combien de wagons la côte ouest peut-elle recevoir au cours d'une semaine?

**M. Kaplanis:** Je dirais entre 5 000 et 6 000. La capacité maximum sur la côte ouest est peut-être de 6 000. À Thunder Bay, le port a une capacité de plus de 9 000 wagons.

**M. Angus:** Quelle quantité de grain est entreposée à Thunder Bay à l'heure actuelle?

**M. Kaplanis:** Un peu moins de 700 000 tonnes de grain sont entreposées à Thunder Bay.

**M. Angus:** Quelle est la capacité de Thunder Bay?

**M. Kaplanis:** La capacité autorisée est de 2 millions de tonnes et la capacité réelle est d'environ 1,4 million de tonnes.

**M. Angus:** Les silos sont donc à moitié pleins, alors.

**M. Kaplanis:** Exactement.

[Text]

**Mr. Angus:** I understand that if there was a solution to the Russian problem today and within two weeks they would be in position to start moving grain—and as the Wheat Board told us, two of the companies have gobbled up a lot of the rail cars for non-board grain usage, Cargill and UGG—would we have the cars available if all of a sudden the plug was pulled and we could start moving grain to Russia?

**Mr. Kaplanis:** First of all, the issue of the two companies with the majority of the cars at Thunder Bay was a direct result of the board not having grain to ship in late October. Our office allocates cars to the non-board, and it was a case of either allocating the cars or doing nothing. We sort of oversupplied ourselves with cars, but that was all caught up at the end of last week.

**Mr. Angus:** So if the movement started again to Russia, would you be able to quickly allocate the fleet to moving board grain where you needed it?

**Mr. Kaplanis:** We could have a little problem with cars as a consequence of a variety of things. I understand the railways did send their leased cars back, so we would be operating primarily with the existing Canadian fleet. When you go through the number mix, we could be a few cars short.

**Mr. Gordon Miles (Deputy Administrator, Grain Transportation Agency):** The other factor is that there is a very limited time between now and the close of navigation to be able to get cars out of the lease market and into service and to get them placed into the country for loading and actually down to Thunder Bay for unloading.

• 1655

**Mr. Fretz:** Gentlemen, may I add my words of greeting.

Is there a faster turn-around of cars at Thunder Bay than at Vancouver?

**Mr. Thompson:** Yes.

**Mr. Fretz:** Why is that?

**Mr. Thompson:** Better access, larger capacity in the terminals at Thunder Bay. They can hold proportionately more product. Those would be the main factors. The terrain is a little more accommodating through Thunder Bay than through the mountains to the west coast.

**Mr. Miles:** Just to put numbers on those, generally we look at Thunder Bay turn-around as being about 14 days and Vancouver about 17.

**Mr. Fretz:** Would it make any difference to you if the seaway were closed?

**Mr. Thompson:** Yes, it would, because we would no longer be dealing with the railways to move cars to Thunder Bay, I presume.

**Mr. Fretz:** Even though its use is being diminished, its value is diminished every year, right now it would make quite a difference in the movement of grain?

[Translation]

**M. Angus:** Je crois comprendre que s'il y avait une solution au problème russe aujourd'hui, d'ici à deux semaines ils seraient en mesure de commencer à transporter le grain—et comme la Commission canadienne du blé nous l'a dit, deux des sociétés ont monopolisé bon nombre de wagons pour le grain produit hors commission, Cargill et UGG—auriez-vous alors suffisamment de wagons si soudainement on trouvait une solution au problème et si on pouvait commencer à vendre du grain aux Russes?

**M. Kaplanis:** Tout d'abord, pour ce qui est des deux sociétés qui ont la plupart des wagons à Thunder Bay, cette situation résulte directement du fait que la commission n'avait pas de grain à expédier à la fin du mois d'octobre. Notre bureau alloue les wagons pour le grain produit hors commission, et il s'agissait soit d'allouer les wagons, soit de ne rien faire. Nous nous sommes retrouvés avec une trop grande quantité de wagons, mais tout est rentré dans l'ordre à la fin de la semaine dernière.

**M. Angus:** Donc, si l'on pouvait commencer à vendre en Russie, seriez-vous en mesure d'allouer rapidement les wagons afin d'expédier le grain de la commission là où vous en auriez besoin?

**M. Kaplanis:** Nous aurions un petit problème avec les wagons pour plusieurs raisons. Je crois comprendre que les chemins de fer ont renvoyé leurs wagons loués, de sorte que nous fonctionnerions surtout avec les wagons existants. Il pourrait donc nous en manquer quelques-uns.

**M. Gordon Miles (administrateur adjoint, Office du transport du grain):** Un autre facteur, c'est qu'il reste très peu de temps d'ici à la fermeture de la navigation pour aller chercher des wagons loués afin de les mettre en service ici au pays et de les charger puis de les décharger à Thunder Bay.

**M. Fretz:** Soyez les bienvenus, messieurs.

Le roulement des wagons est-il plus rapide à Thunder Bay qu'à Vancouver?

**M. Thompson:** Oui.

**M. Fretz:** Pour quelle raison?

**M. Thompson:** Grâce à de meilleures conditions d'accès et à une plus grande capacité des silos de Thunder Bay. Ces derniers peuvent recevoir plus de produits, toute proportion gardée. Ce sont là les principaux facteurs. Il est plus facile d'acheminer les produits par Thunder Bay qu'en franchissant les montagnes vers la côte ouest.

**M. Miles:** Pour citer quelques chiffres à cet égard, en général le roulement est de l'ordre de 14 jours à Thunder Bay contre 17 à Vancouver.

**M. Fretz:** Cela ferait-il une différence pour vous si la voie maritime était fermée?

**M. Thompson:** Oui, car nous ne pourrions traiter avec les chemins de fer pour acheminer les wagons jusqu'à Thunder Bay, je suppose.

**M. Fretz:** Même si son utilisation est restreinte, et si son intérêt diminue chaque année, à l'heure actuelle, cela aurait des conséquences pour le transport du grain?

[Texte]

**Mr. Thompson:** Right now it would, yes.

**Mr. Fretz:** What is the length of season for the port of Churchill?

**Mr. Thompson:** About 12 or 13 weeks.

**Mr. Fretz:** Would it make any difference to you if the port of Churchill were closed?

**Mr. Thompson:** Not a great deal, because a very limited amount of product goes to Churchill. It could easily be accommodated at another port.

**Mr. Fretz:** Why will a shipper use the seaway? What are the advantages? Is it only because of market access? Are there any other advantages?

**Mr. Thompson:** I think it's largely market, but in the past there have been capacity limitations on the west coast, a fact that has prompted the board in particular, I think, to move grain through the seaway which might otherwise have moved through the west coast.

**Mr. Fretz:** In response to questions posed by my colleague, Mr. Keyes, you gave us some statistics and you forecast that by 1995 probably 70% of the grain would move through the west and only 30% through the east. Would this be determined primarily by markets?

**Mr. Thompson:** Yes, although the numbers I gave are a trend-line projection, more or less. But it would be determined by markets primarily, yes.

**Mr. Fretz:** With your experience and your knowledge of the seaway, what opinions do you have on the cost of pilotage?

**Mr. Thompson:** I wouldn't be qualified to speak on that, but obviously any additional cost on moving grain through the seaway influences the decision of the sellers on where they will move their grain; where they will move the crop.

**Mr. Fretz:** Would it be an advantage to you to have the seaway season extended?

**Mr. Thompson:** It would certainly make life much simpler, particularly for Mr. Kaplanis.

**Mr. Kaplanis:** We normally operate eight and a half to nine months and shut down for the winter. There has been quite a bit of pressure from various organizations to have a starting and an ending date announced for the seaway, but most of the time Mother Nature dictates when we're going to open navigation.

The winter rail program we have at Thunder Bay is very labour-intensive, and that has some positive effect on the economy at Thunder Bay. So we like the winter rail program.

**Mr. Fretz:** The information I have indicates that the seaway could easily stay open another few weeks. If it's a problem with cold weather, air could be pumped in around the locks so they would be serviceable.

[Traduction]

**M. Thompson:** À l'heure actuelle, oui.

**M. Fretz:** Quelle est la durée de la saison pour le port de Churchill?

**M. Thompson:** Environ 12 ou 13 semaines.

**M. Fretz:** Cela vous poserait-il des problèmes si le port de Churchill était fermé?

**M. Thompson:** Pas vraiment, car de très faibles volumes de produits sont expédiés à Churchill. Nous pourrions facilement avoir recours à un autre port.

**M. Fretz:** Pourquoi un expéditeur utilise-t-il la voie maritime? Quels sont les avantages? Est-ce seulement pour l'accès au marché? Y a-t-il d'autres avantages?

**M. Thompson:** Je pense que c'est essentiellement pour l'accès au marché, mais par le passé, il y a eu des limites de capacité sur la côte ouest, ce qui a incité la commission, je pense, à acheminer par la voie maritime les céréales qui autrement auraient pu être expédiées à partir d'un port de la côte ouest.

**M. Fretz:** En réponse aux questions que vous a posées mon collègue, M. Keyes, vous avez cité des statistiques et, selon vos prévisions, d'ici à 1995, environ 70 p. 100 du grain sera acheminé par les ports de l'Ouest et seulement 30 p. 100 par ceux de l'Est. Cela sera-t-il essentiellement fonction des marchés?

**M. Thompson:** Oui, même si les chiffres que j'ai cités correspondent à une prévision axée sur les tendances, plus ou moins. Mais effectivement, cela sera essentiellement fonction des marchés.

**M. Fretz:** Compte tenu de votre expérience et de votre connaissance de la voie maritime, que pensez-vous du coût du pilotage?

**M. Thompson:** Je ne suis pas compétent pour en parler, mais il est évident que toute dépense supplémentaire liée au transport du grain par la voie maritime influe sur la décision des vendeurs quant au choix de l'endroit où ils vont expédier leurs céréales, la récolte de l'année.

**M. Fretz:** Serait-il avantageux pour vous que la saison d'ouverture de la voie maritime soit prolongée?

**M. Thompson:** Cela nous simplifierait sans aucun doute la vie, et surtout pour M. Kaplanis.

**M. Kaplanis:** En général, nous menons nos activités pendant huit mois et demi à neuf mois et nous fermons pendant l'hiver. Divers organismes ont exercé des pressions pour que les dates d'ouverture et de fermeture de la voie maritime soient annoncées à l'avance, mais la plupart du temps, c'est mère nature qui décide du moment où la voie maritime est ouverte à la navigation.

Le programme d'exportation par chemin de fer en hiver en vigueur à Thunder Bay fait appel à beaucoup de main-d'oeuvre, ce qui a eu une incidence positive sur l'économie de cette ville. C'est pourquoi nous apprécions ce programme.

**M. Fretz:** D'après mes renseignements, la voie maritime pourrait facilement rester ouverte quelques semaines de plus. Si le problème est lié à des températures trop froides, on pourrait pomper de l'air autour des écluses pour qu'elles continuent à être utilisables.

[Text]

That's just a comment I've made. I don't know whether you'd want to respond to it.

**Mr. Thompson:** I don't think I'd be qualified to comment on that. Of course I have heard the same thing.

• 1700

**Mr. Gustafson:** You are well aware that there is lots of frozen wheat on the prairies. I believe the wheat pool has indicated that they thought it was 49%. Is this going to affect the shipping through the St. Lawrence Seaway, or how is it going to affect them?

**Mr. Thompson:** You're correct in your number. Somewhere between 40% and 50% of the wheat on the prairies was expected to grade in the feed categories. Some of that will actually be sold and can be sold as milling wheat.

I suppose whether it affects the seaway will depend on who the buyers of that wheat might be. If it were the Russians, then I am sure it would mean more traffic for the seaway. If it happens to be in the Pacific Rim, then of course it would not assist the seaway.

**Mr. Gustafson:** Have you noticed the difference in numbers in the movement between this year and other years as a result of that to this point in time?

**Mr. Thompson:** Yes, we went through a long period because of the late harvest and because of the inclement weather on the prairies. Mr. Kaplanis mentioned that for quite a period in August, September and early October there was virtually no grain to be moved, and very few orders exercised, which leaves a bit of a backlog out there to be addressed now.

**Mr. Gustafson:** I am glad to hear you say that you think some of it will be milling wheat. We might be looking for some better prices down the road for grain already sold.

You indicate that you take a long-term view and try to project. In fact, the reason for the GTA coming into being was the fact that we had gluts of wheat in the early 1970s and through to 1979. What's the long-term view from here on?

**Mr. Thompson:** This probably gets me into an area that I am not qualified to address, but the world population continues to grow, trade in wheat continues to grow, but the prospect for Canada, I suppose, hinges on many factors, not the least of which is the current round of GATT negotiations. Our prospects for selling grain in the future will be influenced considerably by what comes out of that.

**Mr. Gustafson:** But surely the decisions that are taken now with regard to the St. Lawrence Seaway have to have some very, very long-term planning in regard to the world's population and what is expected in the next 20 or 30 years. You just don't shut down the St. Lawrence Seaway and start it up tomorrow morning, or in a year from now, or whatever the case is. I can understand the seriousness of the situation you face, but we as farmers also face that. We wonder

[Translation]

C'est une remarque que je voulais faire. Peut-être souhaitez-vous y répondre.

**M. Thompson:** Je ne pense pas être assez compétent pour vous donner mon avis sur ce point. Évidemment, j'ai déjà entendu la même chose.

**M. Gustafson:** Vous savez sans doute qu'il y a beaucoup de blé gelé dans les Prairies. D'après le syndicat du blé, il semble que 49 p. 100 de la récolte soit touchée. Cela va-t-il influencer sur la navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent, ou quelles répercussions y aura-t-il?

**M. Thompson:** Votre chiffre est exact. Entre 40 et 50 p. 100 du blé des Prairies était censé être classé dans les catégories de provendes. On pourra en fait en vendre une partie comme blé de mouture.

Quant aux répercussions sur la voie maritime, tout dépendra de qui sont les acheteurs de ce blé. Si ce sont les Russes, je suis sûr que cela augmentera la circulation sur la voie maritime. Si c'est un pays riverain du Pacifique, bien entendu, cela n'aidera en rien la voie maritime.

**M. Gustafson:** Avez-vous remarqué une différence entre le trafic de cette année et des années précédentes en raison de cette situation jusqu'ici?

**M. Thompson:** Oui, il y a eu une longue période d'inactivité due à la récolte tardive et aux températures peu clémentes dans les Prairies. M. Kaplanis a signalé que pendant un certain temps en août, en septembre et au début d'octobre, il n'y a eu pratiquement aucun transport de grain et très peu de commandes ont été remplies, ce qui a créé un arriéré que nous devons maintenant rattraper.

**M. Gustafson:** Je suis heureux de vous entendre dire qu'une partie de ce blé sera vendu comme blé de mouture. Cela nous laisse entrevoir la possibilité d'obtenir dans les mois à venir un meilleur prix pour le grain déjà vendu.

Vous dites que vous envisagez les choses à long terme et essayez d'établir des prévisions. En fait, si l'on a créé l'OTG, c'est parce que nous avions des surplus de blé au début des années 70 et jusqu'en 1979. Quelles sont les perspectives à long terme à partir de là?

**M. Thompson:** Cela m'amène à parler d'un domaine qui n'est pas ma spécialité, mais la population mondiale continue d'augmenter, le commerce du blé est toujours en expansion, et pourtant les perspectives du Canada dépendent sans doute de nombreux facteurs, et surtout de la ronde actuelle des négociations du GATT. Nos perspectives de ventes de céréales et oléagineux à l'avenir seront considérablement influencées par l'issue de ces négociations.

**M. Gustafson:** Mais les décisions qui sont prises actuellement au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent font certainement suite à des prévisions à très long terme quant à la croissance démographique mondiale et aux prévisions pour les 20 ou 30 prochaines années. On ne décide pas simplement de fermer la Voie maritime du Saint-Laurent à compter de demain matin, ou dans un an, etc. Je comprends que la situation est sérieuse pour vous, mais nous,

[Texte]

whether there is going to be an industry the way things are going right now. Hopefully, through the GATT, through other changes in the international marketplace, things could change quickly, which has happened historically. Russia, for instance, right now is a big player. I believe Russia bought something like 37% of our grain for 30 years. What percentage are they buying now, for instance?

**Mr. Thompson:** I really don't have those numbers. It would be more appropriate to put those kinds of questions to the Canadian Wheat Board.

As for the longer-term view, I don't necessarily disagree with you, but it is a little outside of our mandate to get into this kind of planning on the seaway and the requirement for it in the future. As I mentioned, there are a couple of other matters. One is that the growth of markets appears to be primarily on areas served by the west coast. The other factor is apparently a tendency for increased all-rail movement to eastern transfer elevators.

**Mr. Gustafson:** This committee is going to be required to make a submission, recommendations, having heard the witnesses and so on. We certainly have to look at something in terms of the long term. Do we say, well, under the existing evidence that seems to be before us we just put things on hold and sort of hold steady and hope that things change, or what do you recommend?

• 1705

**Mr. Thompson:** I think I would withdraw to the protection of our mandate, which doesn't put us into recommendations on the seaway.

**Mr. Angus:** You were talking earlier about Thunder Bay being a faster turn-around. One of the other elements that really hasn't gotten much focus is the use of the fleet itself. Am I correct in understanding that when either railway carries grain in one of the cars that's supplied by the the Wheat Board or the Alberta Heritage Fund or whatever, there is no charge back for the use of that car? It's a free car. Is that correct?

**Mr. Thompson:** It's a free car as long as it's used in the western region. It is no longer a free car if it moves grain east of Thunder Bay or into the United States.

**Mr. Angus:** And the cost of that car in no way is reflected in the rates?

**Mr. Thompson:** That is correct.

**Mr. Angus:** So using your figures of a 14-day turn-around for Thunder Bay versus 17 to the west coast, that's another calculation that hasn't been made in terms of the use of the original capital as a charge-back against the operation side.

[Traduction]

les agriculteurs, nous sommes dans le même bateau. Nous nous demandons s'il restera seulement une industrie, à en juger par la façon dont les choses se passent à l'heure actuelle. Il faut espérer que, dans le cadre du GATT, et grâce à d'autres changements sur le marché international, la situation pourra évoluer rapidement, ce qui s'est déjà produit par le passé. La Russie, par exemple, est un partenaire important à l'heure actuelle. Sauf erreur, elle a acheté près de 37 p. 100 de nos céréales pendant 30 ans. Combien ce pays nous en achète-t-il actuellement, par exemple?

**M. Thompson:** Je n'ai pas ces chiffres sous les yeux. Il vaudrait mieux poser ces questions aux représentants de la Commission canadienne du blé.

Quant aux prévisions à long terme, je ne suis pas nécessairement en désaccord avec vous, mais cela sort légèrement de notre mandat d'établir des plans à long terme relativement à la voie maritime et à son utilité dans l'avenir. Je le répète, il y a quelques autres facteurs à prendre en ligne de compte. D'une part, les débouchés semblent s'accroître principalement dans les pays desservis par la côte ouest. L'autre facteur, c'est la tendance qui semble exister à l'égard du recours de plus en plus fréquent au transport de céréales exclusivement par voie ferroviaire vers les élévateurs de transfert de l'Est.

**M. Gustafson:** Le comité va devoir faire une proposition, formuler des recommandations, après avoir entendu les témoins et terminé son étude. Il va sans dire qu'il nous faut examiner la situation à long terme. Allons-nous dire que, d'après les témoignages reçus, il nous faut simplement mettre tout cela en veilleuse dans l'espoir que les choses vont évoluer, ou que nous recommandez-vous exactement?

**M. Thompson:** Je préfère invoquer notre mandat qui n'inclut pas la proposition de recommandations sur la Voie maritime.

**M. Angus:** Vous avez parlé plus tôt du roulement plus rapide qui existe à Thunder Bay. L'un des autres aspects de la question sur lequel nous ne nous sommes pas vraiment penchés est l'utilisation de la flotte proprement dite. Ai-je raison de croire que, lorsque l'une des sociétés ferroviaires transporte des céréales dans l'un des wagons fournis par la Commission du blé ou le Alberta Heritage Fund ou autre, il n'y a aucuns frais à payer pour l'utilisation de ce wagon? C'est un service gratuit. Ai-je raison?

**M. Thompson:** Le wagon est gratuit à condition qu'il soit utilisé dans la région de l'Ouest. Son utilisation n'est plus gratuite s'il sert à acheminer des céréales à l'est de Thunder Bay ou vers les États-Unis.

**M. Angus:** Et le coût de ce wagon ne se reflète pas du tout dans les tarifs?

**M. Thompson:** C'est exact.

**M. Angus:** Si l'on se reporte aux chiffres que vous avez cités, soit un roulement de 14 jours à Thunder Bay contre 17 pour les ports de la côte Ouest, il s'agit d'un autre calcul qui n'a pas été fait pour déterminer la proportion de capital initial qui doit être imputée aux opérations.

[Text]

**Mr. Thompson:** Yes, there is certainly a value to a car and a value in turning it around faster than not. From time to time, we try to put a simple value on it. If one were to assume that to lease a car would cost—I'll pick a ballpark figure—\$15 per day, and if a car carried 90 tonnes, then 6 days would equate to \$1 per tonne. That would be a value for that car and it's one that, while it doesn't enter into our figuring, we have in mind; and if that \$1 per tonne were going to dictate the direction of movement of grain, I'm sure it would be worked in.

**Mr. Angus:** Looking at it another way, how many trips will that car make to Thunder Bay throughout the 9 months versus how many trips it would make to the west coast during 12 months?

**Mr. Thompson:** My mathematics isn't that sharp. How's yours, Gordon?

**Mr. Kaplanis:** On a 2-week turn-around on a 36-week season of navigation it would make approximately 19 trips, and then on the west coast it would be 20.

**Mr. Angus:** So it's almost equal utilization, but in terms of Thunder Bay it's in a more confined period of time, and that doesn't include the winter fill-up, because it's not as if the grain cars stopped coming to Thunder Bay the moment we get freeze-up. They continue on throughout the winter in order to be ready for the spring break-up.

As a final question, what's in storage down in the river elevators? Are they full, half full? Do you have any sense of that?

**Mr. Thompson:** I don't have the exact numbers, but they're fairly full at this time.

**Mr. Angus:** Fairly full. That's grain waiting to be picked up by somebody so that we could respond fairly quickly at that end. It's the movement from Thunder Bay to those elevators that might be difficult in the short term.

**The Chairman:** I don't think there are any other questions, so thank you, gentlemen. We appreciate your appearing here today. Thank you very much.

**Mr. Thompson:** Thank you for the opportunity.

**The Chairman:** We shall break for five minutes and resume with the Chamber of Maritime Commerce.

• 1709

• 1717

**The Chairman:** Could we resume? I welcome Mr. McAllister, President of the Chamber of Maritime Commerce. Mr. McAllister, I guess this is the first time you have been before the transport committee.

[Translation]

**M. Thompson:** En effet, il faut tenir compte de la valeur du wagon et du gain réalisable si le roulement est plus rapide. De temps à autre, nous essayons de lui attribuer une valeur simple. Si l'on part du principe que la location d'un wagon va coûter—je cite un chiffre au hasard—15\$ par jour, et si un wagon transporte 90 tonnes de grains, au bout de six jours, cela revient à 1\$ la tonne. Ce serait la valeur attribuée à ce wagon et c'est celle que nous gardons à l'esprit, même si elle n'entre pas en ligne de compte dans nos calculs; et si ce coût de 1\$ la tonne devait influencer sur le sens du transport du grain, je suis sûr qu'on l'inclurait dans les calculs.

**M. Angus:** Abordons les choses sous un autre angle. Combien de voyages ce wagon va-t-il faire à Thunder Bay au cours de la période de neuf mois, par rapport au nombre de voyages qu'il ferait vers la côte Ouest en 12 mois?

**M. Thompson:** Je ne suis pas très fort en calcul mental. Et vous, Gordon?

**M. Kaplanis:** Avec un roulement de deux semaines au cours d'une saison de navigation de 36 semaines, cela ferait environ 19 voyages, contre 20 pour la côte Ouest.

**M. Angus:** Cela revient donc presque au même, mais pour Thunder Bay, la saison est plus courte et cela ne tient pas compte du remplissage d'hiver, car ce n'est pas la même chose que si les wagons céréaliers cessaient de desservir Thunder Bay dès l'instant où nous sommes pris par le gel. Le trafic se poursuit pendant tout l'hiver en vue d'être prêt pour la débâcle du printemps.

Une dernière question. Combien de céréales avons-nous entreposées dans les élévateurs le long du fleuve? Sont-ils pleins, à moitié pleins? En avez-vous une idée?

**M. Thompson:** Je n'ai pas les chiffres exacts, mais les élévateurs sont pratiquement pleins à l'heure actuelle.

**M. Angus:** Pratiquement pleins. Il s'agit donc de grain qui attend d'être ramassé par quelqu'un de façon à ce que l'on puisse répondre assez rapidement à la demande de ce côté-là. C'est le transport entre Thunder Bay et les élévateurs qui risque d'être difficile à court terme.

**Le président:** Puisqu'il n'y a pas d'autres questions, je vous remercie, messieurs. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir comparu aujourd'hui. Merci encore.

**M. Thompson:** Merci de nous avoir permis de témoigner.

**Le président:** Nous allons faire une pause de cinq minutes et nous reprendrons la séance avec le témoignage de la Chambre de commerce maritime.

**Le président:** Pouvons-nous reprendre la séance? Je souhaite la bienvenue à M. McAllister, président de la Chambre de commerce maritime. Monsieur McAllister, je suppose que c'est la première fois que vous comparez devant le Comité des transports.

[Texte]

**Mr. Jack McAllister (President, Chamber of Maritime Commerce):** It is, indeed.

**The Chairman:** We are familiar with the Chamber of Maritime Commerce and have had briefs from the chamber previously, but welcome on your first appearance before the transportation committee.

**Mr. McAllister:** Thank you very much, and thank you for the opportunity to express the views of the chamber on the subject of seaway competitiveness.

The chamber is made up of a wide group of users of the seaway system, and they are identified in the last part of the submission, which I hope is in your hands.

I am Jack McAllister, and as your chairman suggests, I am currently president of the chamber. My past goes back to day one with the seaway. I joined the Dofasco organization as general traffic manager about four months before the seaway opened in 1959. I have also been associated with the predecessor to the chamber, the Great Lakes Waterways Development Association, throughout its life, which also began in 1959, until I took an early retirement from Dofasco in 1991. I rejoined the chamber in April of this year.

As pointed out in our submission, the Canadian Shipowners Association is a valued member of the chamber, and we are fully supportive of their efforts to work toward a reduced requirement for pilotage services in the St. Lawrence River and their advocacy of a dredging program to increase the carrying capacity of vessels in the Canadian fleet. The resultant savings will certainly assist them in their current struggle to survive financially.

The chamber in turn is a member of the FACTS Coalition, the Fair Access to Canada's Transportation System, and is also in full support of its effort to secure changes in the WGTA designed to remove biases that are discouraging the eastbound movement of export grain through the seaway. As you have been already fully briefed or immersed—whichever is the right word—on these issues, our submission does not dwell on them, but I would be pleased to try to answer any questions you might have on those subjects.

• 1720

One fact is undisputed. The volume of grain moving through the seaway is shrinking, as is the aging fleet of vessels assigned to this task. If the trend is not arrested, there will be insufficient vessels to perform the economical westbound movement of iron ore. This will have serious ramifications for that industry and for the Canadian steel industry, which it serves. That facet of the problem, along with some other negative cost factors associated with the Welland Canal system, is the principal theme of our submission.

[Traduction]

**M. Jack McAllister (président, Chambre de commerce maritime):** Oui, en effet.

**Le président:** Nous connaissons bien la Chambre de commerce maritime dont nous avons déjà reçu des mémoires par le passé, mais soyez le bienvenu pour votre première comparution devant le Comité des transports.

**M. McAllister:** Merci beaucoup et je vous remercie de nous permettre d'exprimer les opinions de la Chambre au sujet de la compétitivité de la Voie maritime.

La Chambre se compose d'un vaste groupe d'utilisateurs du réseau de la Voie maritime, dont la liste figure à la fin du mémoire, dont vous avez reçu un exemplaire, du moins je l'espère.

Je m'appelle Jack McAllister, et comme l'a dit votre président, je suis actuellement président de la Chambre. Mon expérience remonte à la date d'ouverture de la Voie maritime. Je suis entré chez Dofasco en tant que directeur général du trafic environ quatre mois avant l'inauguration de la Voie maritime en 1959. J'ai également travaillé pour l'organisme qui a précédé la Chambre de commerce maritime, soit la Great Lakes Waterways Development Association, pendant toute sa durée de vie, qui a également débuté en 1959, et ce jusqu'à ce que je prenne ma retraite anticipée de chez Dofasco en 1991. Je suis revenu à la Chambre en avril dernier.

Comme nous le signalons dans notre mémoire, l'Association des armateurs canadiens est un membre précieux de la Chambre et nous appuyons sans réserve ses initiatives en vue de réduire les exigences relatives aux services de pilotage sur le Saint-Laurent; l'association préconise également un programme de dragage en vue d'accroître la capacité utile des navires de la flotte canadienne. Les économies qui en découleront aideront certainement l'association à sortir du marasme financier dans lequel elle se trouve.

En outre, la Chambre fait partie de la coalition FACTS, un groupe qui défend l'accès équitable au réseau de transport du Canada; nous appuyons également pleinement les efforts de ce groupe en vue d'obtenir des modifications à la LTGO visant à supprimer les injustices qui dissuadent les expéditeurs d'acheminer les céréales à l'exportation vers l'est en empruntant la Voie maritime. Comme vous avez déjà reçu une foule de renseignements sur cette question, nous n'insistons pas trop sur elle dans notre mémoire, mais je serais heureux de répondre à vos questions éventuelles à ce sujet.

Un fait est indiscutable. Le volume de grain qui transite par la Voie maritime diminue, comme d'ailleurs la flotte vieillissante de navires céréaliers. Si l'on ne met pas un terme à cette tendance, il n'y aura plus suffisamment de bateaux pour assurer le transport économique vers l'Ouest du minerai de fer. Cela aura de graves répercussions sur ce secteur industriel ainsi que sur l'industrie canadienne de l'acier, qu'il dessert. Cet aspect du problème, ainsi que certains autres facteurs de coûts négatifs liés au système du canal Welland, constitue le thème principal de notre mémoire.

[Text]

The seaway was created to perform two basic tasks, to efficiently carry Canadian grain to export ports on the St. Lawrence River and to efficiently bring back iron ore products into the Great Lakes from mines in Quebec and Labrador, newly opened in the 1950s. Prior to the seaway, both grain and iron ore had to be inefficiently and expensively trans-shipped into and out of the very small ships that were capable of operating in the Lachine Rapids.

Since the basic object of it was to provide an efficient path for Canadian goods to and from the sea, there was considerable objection to imposing tolls on this new waterway, but the action was necessary to obtain the cooperation of the U.S. government. It was under considerable pressure from the powerful lobbies of the railway and the Atlantic Ocean port. The decision to impose tolls on the Welland for the first time since 1905 was a unilateral decision of the Canadian government for the announced purpose of recovering \$30 million spent to deepen the Welland to the St. Lawrence lock depth.

While the seaway system grew and thrived for a number of years, decline has now set in, and in both directions. You are already acquainted with the grain side. Our submission describes what has happened on the iron ore side with the damage that is occurring to the Hamilton steel producers, with some special emphasis on the extraordinary situation in the Welland. Tolls there are now almost 80% above 1986 levels, with consequent damage to shippers of also coal, cement and other bulk commodities.

Our submission also points out the contrast between the treatment being accorded Canadian products, with seemingly endless annual increases in toll costs—they are now running at over four times the inflation rate—while on the U.S. side vast sums have been and continue to be expended in improving and maintaining their path to the sea, the Mississippi River, with very limited cost passed through to the users. As well, a toll-free lock was built at Sault Ste. Marie in the late 1960s, which enables U.S. iron ore to move down from Lake Superior in ships that are almost three times the carrying capacity of Canadian ships. On the U.S. side, a sharp reversal of policy was implemented two years ago. Tolls collected in the U.S. seaway locks are now being refunded to the users.

Finally, we implore you to give urgent attention to the Canadian situation and urge the adoption of the current U.S. policy of refunding tolls for the entire seaway system to prevent further damage to Canadian seaway users and to restore a level playing field for transportation through our vital path to the sea.

Thank you for your attention. I would be happy to answer any questions you might have.

[Translation]

La Voie maritime a été créée pour s'acquitter de deux tâches essentielles, l'acheminement efficace du grain canadien aux ports d'exportation du Saint-Laurent et, au retour, le transport efficace des produits du minerai de fer jusqu'aux Grands Lacs depuis les mines du Québec et du Labrador, ouvertes dans les années cinquante. Avant l'inauguration de la Voie maritime, le grain et le minerai de fer étaient transbordés d'un très petit bateau à l'autre, seul capable d'emprunter les rapides de Lachine, opération extrêmement coûteuse et inefficace.

Comme l'objectif fondamental de cette Voie était de permettre le transport efficace de marchandises canadiennes depuis l'océan jusqu'à celui-ci, l'imposition de droits sur son parcours avait soulevé de vives protestations, mais cette mesure était nécessaire pour obtenir la coopération du gouvernement américain. Des pressions considérables avaient été exercées par les puissants lobbies du chemin de fer et des ports de l'océan Atlantique. L'imposition d'un péage au canal Welland pour la première fois depuis 1905 a été une décision unilatérale du gouvernement canadien qui a annoncé qu'il avait pris cette mesure pour recouvrer les 30 millions de dollars dépensés pour creuser ce canal pour qu'il ait la même profondeur que l'écluse du Saint-Laurent.

Bien que la Voie maritime ait crû et prospéré pendant de nombreuses années, elle est maintenant en déclin, et cela, dans les deux directions. Vous connaissez déjà la situation en ce qui concerne le grain. Notre mémoire décrit ce qui s'est passé pour le minerai de fer et le préjudice causé aux producteurs d'acier de Hamilton, et il souligne en particulier la situation extraordinaire du canal Welland. Les droits de péage sont maintenant supérieurs de près de 80 p. 100 à ceux de 1986, ce dont souffrent également les expéditeurs de charbon, de ciment et d'autres produits en vrac.

Notre mémoire souligne aussi le contraste entre le traitement accordé aux produits canadiens, avec ces augmentations annuelles, apparemment inéluctables, des droits de péage qui sont maintenant quatre fois supérieurs au taux d'inflation—et la situation aux États-Unis où des sommes considérables ont été consacrées, et continuent à l'être, à l'amélioration et à l'entretien de la voie qui les relie à la mer, le Mississippi, les usagers n'assumant qu'un minimum de coûts. D'autre part, on a construit une écluse sans droit de péage à Sault-Sainte-Marie à la fin des années soixante, ce qui permet au minerai de fer américain de descendre du lac Supérieur à bord de navires qui ont près de trois fois la capacité de chargement des bâtiments canadiens. Du côté américain, il y a eu un revirement complet de la politique, il y a deux ans. Les droits de péage perçus aux écluses américaines sont maintenant remboursés aux usagers.

En conclusion, nous vous demandons instamment d'examiner avec le plus grand soin la situation canadienne et d'adopter la politique américaine actuelle consistant à rembourser les droits de péage sur toute la Voie maritime afin d'empêcher que les Canadiens qui l'utilisent ne continuent à subir ce préjudice, et de rétablir des conditions équitables de transport sur cette voie maritime d'une importance vitale.

Je vous remercie de votre attention. Je suis prêt à répondre à vos questions.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. McAllister.

Mr. Gustafson, would you please start off.

**Mr. Gustafson:** Could you expand a little bit on something? You say the costs are three or four times higher in Canada.

**Mr. McAllister:** No, sir, I was suggesting that the increases in toll costs that we are now sustaining are running at over four times the annual inflation rate that the country is sustaining.

**Mr. Gustafson:** What about the piloting costs? Are they put on differently for the American ships, or are they the same for Canadian and American?

• 1725

**Mr. McAllister:** The U.S. ships that are carrying the produce of the U.S. iron mines to U.S. users in Lake Michigan and Lake Erie do not carry pilots. The Canadian-flag ships bringing iron ore up from the mouth of the St. Lawrence, the Canadian product, into the Great Lakes, must use pilots through the Laurentian pilotage district.

**Mr. Gustafson:** How is it the American legislation doesn't call for it?

**Mr. McAllister:** I'm not here to sing the shipowners' song, but their contention is that most of the masters who are operating their vessels could and should be licensed so pilots are not required. I believe you had that submission several months ago.

**Mr. Gustafson:** About commodities other than iron ore or grain, what commodities are running next to those?

**Mr. McAllister:** Those are the two principal ones. The third would be coal, some of which moves from the U.S. to Canada, a lot of it for the steel industry in Hamilton. Some of it is being carried down the river for transfer into ships either at Quebec City or in Seven Islands Bay. Cement is a commodity that is being carried in increasingly large quantities, some of it down the river, some of it through the Welland to Lake Erie and the Detroit River.

Those are the other principal commodities. But grain and iron ore far overshadow all the others combined.

**Mr. Gustafson:** If grain and iron ore are going to be in limited shipping supply, then what's the solution? What do you suggest?

**Mr. McAllister:** Obviously if the movement of grain continues to vanish from the seaway system, as it has been doing over the past several years, the cost of handling the iron ore in a one-way direction will be increased to the point where the economic viability of the Canadian iron ore companies, as efficient as they are, would be very seriously endangered.

**Mr. Keyes:** Mr. McAllister, welcome, and thank you for your very frank and thorough report. It's refreshing to see.

Do you believe the authority will have sufficient funds to continue to cover all the operating deficits as well as undertake all these necessary capital investments that are going to be needed in order to make the seaway more accessible to those vessels we see coming on stream?

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur McAllister.

Monsieur Gustafson, veuillez commencer.

**M. Gustafson:** Pourriez-vous préciser quelque chose? Vous dites que les coûts sont trois ou quatre fois plus élevés au Canada.

**M. McAllister:** Non, monsieur, je disais que les augmentations des droits de péage que nous devons maintenant acquitter sont plus de quatre fois supérieures au taux d'inflation annuel dans notre pays.

**M. Gustafson:** Et les droits de pilotage? Sont-ils appliqués différemment aux navires américains, ou sont-ils les mêmes pour les bâtiments canadiens et américains?

**M. McAllister:** Les navires américains qui amènent le minerai de fer américain aux utilisateurs américains du lac Michigan et du lac Érié, n'ont pas de pilotes. Les navires battant pavillon canadien qui amènent du minerai de fer canadien de l'embouchure du Saint-Laurent aux Grands Lacs, doivent utiliser des pilotes pour traverser la circonscription de pilotage des Laurentides.

**M. Gustafson:** Comment se fait-il que la loi américaine ne l'exige pas?

**M. McAllister:** Je ne suis pas ici pour me faire le porte-parole des armateurs, mais ils prétendent que la plupart des capitaines de leurs navires pourraient et devraient être brevetés, si bien que des pilotes ne sont pas nécessaires. Je crois qu'on vous a présenté un mémoire à ce sujet il y a plusieurs mois.

**M. Gustafson:** Quels sont les autres produits transportés en dehors du minerai de fer et du grain?

**M. McAllister:** Ce sont là les deux principaux. Au troisième rang, il y aurait le charbon, dont une partie est acheminée des États-Unis au Canada et en majorité destinée aux aciéries de Hamilton. Une partie descend le fleuve et est transbordée à Québec ou à la baie de Sept-Îles. On transporte des quantités de plus en plus grandes de ciment; parfois, celui-ci descend le fleuve, parfois il remonte le canal Welland jusqu'au lac Érié et la rivière Detroit.

Voilà les autres principaux produits. Mais le grain et le minerai de fer représentent un volume de loin supérieur à celui de tous les autres combinés.

**M. Gustafson:** Si les possibilités de transport du grain et du minerai de fer continuent à diminuer, quelle est la solution? Que suggérez-vous?

**M. McAllister:** De toute évidence, si les mouvements de grain continuent à décliner sur la Voie maritime, comme c'est le cas depuis plusieurs années, le coût de transport du minerai de fer dans une seule direction augmentera au point de compromettre très gravement la viabilité économique des sociétés canadiennes de ce secteur, quelle que soit leur efficience.

**M. Keyes:** Monsieur McAllister, soyez le bienvenu. Je vous remercie de votre rapport très franc et complet. Cela fait plaisir.

Pensez-vous que l'Administration de la Voie maritime disposera de suffisamment de fonds pour continuer à couvrir tous les déficits d'exploitation et pour faire tous ces investissements dont on aura besoin pour rendre la Voie maritime plus accessible aux navires qui entreront bientôt en service?

[Text]

**Mr. McAllister:** Starting with the last, which vessels we see coming on stream?

**Mr. Gustafson:** Well, we see the larger vessels, and there's talk, of course, of dredging to make the seaway deeper and making the locks a little larger.

**Mr. McAllister:** Dredging would enable the current fleet to be more fully utilized. They should be able to carry, in a typical shipment, about 6% more cargo, around 1,500 tonnes per trip, on top of the 25,000 they presently carry.

About the funds being available through the present tollage system, without knowing what the costs of dredging will be, I think you could still safely say it's unlikely without a violent increase in the present tolls, which are already choking many of the users.

**Mr. Keyes:** Mr. McAllister, as already has been articulated by my colleague Mr. Gustafson, the committee's going to have to come up with a recommendation or have something to say at the conclusion of all these hearings.

**Mr. McAllister:** Of course.

**Mr. Keyes:** We see projections on the use of the seaway up to 1996. We see how much money may have to be spent to maintain or upgrade the seaway for it to be viable for the future need. We see the tolls being paid back to the users of the seaway in order to make us more competitive with the U.S. and other shippers. Taking all this together, I'm quickly coming to the realization—if we haven't already had a pretty good guess at it before—that a decision has to be made about whether the government throws more support funding at the seaway, in the hope that down the road the markets will get better, in order to maintain and substantiate the expenditure you've made to make the seaway viable.

• 1730

**Mr. McAllister:** On the grain side, we've already heard that money talks, and if any costs come out of the delivered cost of grain to any export loading situation, obviously that has an influence on the direction in which that traffic will be carried. The problem with the opposite direction, with the vital iron ore movement, is that Canadian iron ore has become extraordinarily uncompetitive in the United States, and a lot of it was destined to go there from day one of the seaway system.

The U.S. system today is so much more efficient than the Canadian one that there is no real comparison. A relatively new vessel that can carry 65,000 tonnes through their very fine lockage system at Sault Ste. Marie, which was built at no cost to the users and which is used by the Canadian ships as well. . . against the 25,000 tonne ship on the Canadian side, there isn't any real competition. All we're pleading for is to get a little more even with that board, and the dredging would go part way towards it.

[Translation]

**M. McAllister:** Commençons par votre dernière question. De quels navires s'agit-il?

**M. Gustafson:** Eh bien, de plus gros navires. On parle d'ailleurs de draguer la voie afin d'approfondir le chenal et d'agrandir un peu les écluses.

**M. McAllister:** Une opération de dragage permettrait d'utiliser plus complètement la flotte actuelle. Les navires devraient alors pouvoir normalement transporter une cargaison 6 p. 100 plus élevée, soit 1 500 tonnes par voyage, en plus des 25 000 tonnes transportées actuellement.

En ce qui concerne les fonds provenant du régime actuel de péage, faute de savoir ce que seront les coûts de dragage, je crois que l'on peut malgré tout dire avec une certaine assurance que des investissements sont peu probables sans une augmentation considérable des droits actuels, qui sont déjà écrasants pour beaucoup des usagers.

**M. Keyes:** Monsieur McAllister, comme l'a déjà dit mon collègue, M. Gustafson, il incombera au comité de présenter une recommandation ou de dire quelque chose à la fin de ces audiences.

**M. McAllister:** Naturellement.

**M. Keyes:** Nous voyons les prévisions d'utilisation de la Voie maritime jusqu'en 1996. Nous voyons combien d'argent il faudra sans doute dépenser pour entretenir ou améliorer cette voie pour qu'elle puisse répondre aux besoins de demain. Nous voyons un remboursement des droits aux usagers de la Voie maritime afin de nous permettre de mieux affronter la concurrence des Etats-Unis et des autres expéditeurs. Compte tenu de tout cela, j'en arrive rapidement à me dire—a supposer que nous ne nous en doutions pas déjà—qu'il va falloir que l'on décide si le gouvernement devra accroître son aide financière à la Voie maritime, en espérant qu'à l'avenir, les marchés s'amélioreront, afin de maintenir et de justifier les dépenses faites par vous pour assurer la viabilité de cette voie.

**M. McAllister:** Pour ce qui est du grain, on a déjà dit que l'argent était important, et que le coût de livraison du grain aux points d'exportation a manifestement une influence sur la direction du trafic. Le problème, dans l'autre sens, en ce qui concerne les mouvements du minerai de fer qui sont si importants, tient au fait que notre minerai est absolument incapable de soutenir la concurrence des Etats-Unis, alors qu'il était en grande partie destiné à ce pays, dès le premier jour de la Voie maritime.

Aujourd'hui, le système américain est beaucoup plus efficace que le nôtre, si bien qu'il n'y a vraiment aucune comparaison. Un navire relativement neuf capable de transporter 65 000 tonnes et d'utiliser leur excellent système d'écluses à Sault-Ste-Marie, construit sans qu'il en coûte un sou aux usagers et qui est d'ailleurs aussi utilisé par les navires canadiens. . . et à côté de cela, les 25 000 tonnes qu'un navire peut transporter du côté canadien, vraiment, aucune comparaison n'est possible. Tout ce que nous vous demandons, c'est de nous aider à réduire un peu les inéquités, et le dragage y contribuerait en partie.

[Texte]

**Mr. Keyes:** Perhaps I didn't articulate my point clearly enough. Doing that means making the investment. For example, in your opinion should the government be making that investment? Should it be investing in that seaway? Should it be spending tens of millions of dollars to maintain or upgrade that system?

**Mr. McAllister:** The question is this—is the opening up of the Canadian hinterland, both for inbound and outbound goods, a good idea, or should the seaway never have been built? It seems incredible that after only 33 years it's no longer economically sensible. We can't answer for the U.S. except to say that for the past 200 years they have considered getting merchandise from the hinterlands as a vital concern for the nation, not just for a few people peddling iron ore and grain. They have looked after their Mississippi River system with tender loving care and bags full of money. It comes from so many directions it's difficult to put a sum on it. As you know, they have a wonderful pork-barrel technique in the United States Congress, and a lot of these funds flow through that set-up.

To illustrate the magnitude of this, we just read about the removal—courtesy of the Corps of Engineers, with funds from the government—of a nasty little dog-leg in the Ohio River, which is a vital part of the Mississippi River system. This was completed at a cost of \$224 million, for one little pinch point. This compares with what we consider to be a rather massive repair to the Welland Canal, which had a serious failure. That repair is costing the government a total of \$175 million.

That \$224 million is just one isolated item that I happened to read about. They have extensive dredging and maintenance work that goes on every year throughout the year. As I said, it's difficult to get an exact handle it, but we know that only a fraction of that cost is borne by the users. It is considered to be something that is vital for the country.

• 1735

Our submission, I guess, is that this doesn't seem to be the way the Canadian nation feels about this hinterland route to our seacoast.

**Mr. Keyes:** When we hear from the previous presenters that it's market driven, it's producer driven, it's price driven, then I suppose one has to ask at what point philosophy or ideology takes a back seat to practicality or laissez-faire business practices. I suppose that's part of the general question. I apologize for this philosophizing here at the table rather than being specific on numbers, but you've made a pretty thorough report and I get a pretty good idea where your organization is coming from.

[Traduction]

**M. Keyes:** Je ne me suis peut-être pas exprimé avec suffisamment de clarté. Pour le faire, il faut investir de l'argent. Par exemple, à votre avis, cela devrait-il être la responsabilité du gouvernement? Devrait-il investir dans cette Voie maritime? Devrait-il dépenser des dizaines de millions de dollars pour entretenir ou améliorer le système?

**M. McAllister:** La question qui se pose est la suivante: l'ouverture de l'intérieur canadien, pour les produits au départ comme à l'arrivée est-elle une bonne idée, ou aurait-il été préférable de ne jamais creuser la Voie maritime? Il semble incroyable qu'au bout de 33 ans, seulement, celle-ci ne soit plus valable sur le plan économique. Nous ne pouvons pas nous prononcer au nom des États-Unis, si ce n'est pour dire que depuis 200 ans, ce pays considère qu'assurer le mouvement des marchandises venues de l'intérieur constitue une de ses préoccupations la plus importante, et que celle-ci ne se limite pas seulement aux vendeurs de minerai de fer et de grain. Ils ont été aux petits soins pour le système du Mississippi et ils ont dépensé des tonnes d'argent pour lui. Il en vient de tant de directions qu'il est difficile de citer un chiffre. Comme vous le savez, le Congrès américain est très fort sur l'assiette au beurre, et c'est de là que passe une grande partie des fonds.

Pour vous donner une idée de ce que cela représente, nous venons de lire que, grâce au Corps du génie et à des fonds gouvernementaux, on a redressé un méchant petit coude de la rivière Ohio, qui est un élément vital du bassin du Mississippi. La correction de ce petit goulot a coûté 224 millions de dollars. C'est comparable avec ce que nous considérons comme des réparations assez considérables du canal Welland, qui avait connu une sérieuse défaillance. Ces réparations coûtent un total de 175 millions de dollars au gouvernement.

Cette dépense de 224 millions de dollars n'est qu'un détail isolé sur lequel je suis tombé par hasard. Tous les ans, et pendant toute l'année, les Américains effectuent des travaux de dragage et d'entretien importants. Comme je l'ai dit, il est difficile de se faire une idée précise des chiffres, mais nous savons que les usagers n'assument qu'une faible partie des coûts. On considère en effet qu'il s'agit là de quelque chose d'extrêmement important pour le pays.

À notre avis, cela montre que le Canada n'a pas la même opinion de l'importance de cette route intérieure qui conduit à nos côtes.

**M. Keyes:** Après avoir entendu les témoins précédents qui nous disent que tout cela est tributaire du marché, ou des producteurs, ou des prix, je pense qu'on est en droit de se demander à partir de quel point les principes ou les idéologies doivent céder le pas aux préoccupations pratiques ou au laissez-faire commercial. Je pense que cela fait partie de la question générale qui se pose. Je vous prie de m'excuser de faire ainsi de la philosophie à cette table au lieu de vous donner des chiffres précis, mais vous nous avez présenté un rapport fort approfondi et cela me donne une idée assez précise de la position de l'organisme auquel vous appartenez.

[Text]

User pay, user say. Seaway stakeholders have called for it. To what extent are you prepared to pay more in order to have a bigger say in the seaway?

**Mr. McAllister:** This question hasn't come up in this round that I was aware of. It was an issue when we were faced with the terrifying prospect of being saddled with a blank cheque cost-recovery program to look after a portion of the budget of the Canadian Coast Guard. During those hearings, which took place in 1985 and 1986 and again a couple of years ago, a number of us tried to make the point that if you are going to saddle us with these costs, then we should have some say in what they're being used for.

**Mr. Angus:** Mr. McAllister, welcome to the committee. I really do appreciate the extensive work you've done in terms of giving us the background on steel. That's an area we've not heard that much about and haven't, quite frankly, focused much of our own attention on. It's very, very helpful.

I might point out one omission if you're going to use this again. In 1979, Algoma Steel decided to close its mines in Atikokan and the service from there to Sault Ste. Marie was lost as a maritime endeavour. In fact, CN is selling the trestle as we speak in Thunder Bay, which will permanently remove it from our landscape. However, that had a minor impact. It was the beginning of the changes there.

**Mr. McAllister:** They didn't actually own it; they were customers of that facility.

**Mr. Angus:** That's true. They stopped using that so they could use their mines in northern Michigan as a supply point.

**Mr. McAllister:** That's correct. It came about at the same time as the opening of their Marquette area.

**Mr. Angus:** I want to get a sense from you on this. You talk about an 80% increase in tolls having a negative impact on the iron ore industry and therefore on steel, but percentages don't mean much in terms of real dollars and cents. What percentage of the price of iron ore comes from government-imposed tolls, fees and charges? Could you also put that in the context of the steel industry today in terms of the competition with the States? I know in grain we talk about cents per tonne as the difference. Is steel the same?

**Mr. McAllister:** We're talking about iron ore.

**Mr. Angus:** Okay.

**Mr. McAllister:** I'll try to be brief. Iron ore has become a really classic global commodity. We talk a lot about global commodities. This is the perfect example. The world's appraising structure today is driven by the relationship between the Australian producers and the Japanese users. This, in turn, dictates the price that the Japanese are prepared to pay their other major source in Brazil. This again has a bearing on what the European producers are prepared

[Translation]

Lorsque l'utilisateur paie, il a droit à la parole. Tous ceux qui sont partie prenante, en ce qui concerne la voie maritime, l'ont demandée. Dans quelle mesure êtes-vous prêts à payer plus pour pouvoir jouer un rôle plus grand dans les décisions?

**M. McAllister:** À ma connaissance, cette question ne s'est pas présentée au cours de cette série d'entretiens. Nous nous sommes trouvés confrontés au problème lorsque s'est ouvert à nous la terrifiante perspective de devoir signer un chèque en blanc pour un programme de recouvrement des coûts qui nous obligerait à assumer une certaine partie du budget de la Garde côtière canadienne. Au cours des audiences qui ont eu lieu en 1985 et 1986 et de nouveau, il y a deux ans, certains d'entre nous ont essayé de faire valoir que si vous nous obligez à assumer ces coûts, nous devrions avoir notre mot à dire dans leur utilisation.

**M. Angus:** Monsieur McAllister, soyez le bienvenu au comité. J'ai vraiment apprécié le gros travail que vous avez fait pour nous présenter un aperçu de la situation dans le secteur de l'acier. C'est un domaine dont on ne nous avait jusqu'à présent pas beaucoup parlé et auquel, en toute honnêteté, nous n'avions pas accordé beaucoup d'attention. Ce que vous nous avez dit est extrêmement utile.

Au cas où vous voudriez revenir à ce sujet, je me permettrais de vous signaler une omission. En 1979, Algoma Steel a décidé de fermer ses mines à Atikokan, ce qui a mis un terme au service entre cette localité et Sault-Ste-Marie. En fait, le CN est en ce moment même en train de vendre son viaduc sur chevalet à Thunder Bay, et celui-ci disparaîtra définitivement de notre paysage. Cela a cependant eu quelques répercussions. Cela a été le début des changements que nous connaissons.

**M. McAllister:** Cette société n'était que cliente, pas propriétaire de ces mines.

**M. Angus:** C'est vrai. Elle a cessé de s'en servir pour pouvoir utiliser la production de ses mines dans le nord du Michigan.

**M. McAllister:** C'est exact. Cela s'est produit à peu près à la même époque que celle de l'ouverture de ses installations dans la région de Marquette.

**M. Angus:** Je voudrais que vous m'aidiez à bien comprendre ce point. Vous dites qu'une augmentation de 80 p. 100 des droits de péage porte préjudice à l'industrie du minerai de fer et donc, à l'acier, mais les pourcentages ne signifient pas grand-chose en termes d'argent. Les droits de péage et autres frais imposés par le gouvernement représentent quel pourcentage du prix du minerai de fer? Pourriez-vous également replacer cela dans le contexte de la concurrence de notre industrie de l'acier avec celle des États-Unis? Je sais que, dans le cas du grain, on parle d'une différence qui se chiffre en cents par tonne. Est-ce la même chose pour l'acier?

**M. McAllister:** C'est de minerai de fer que nous parlons.

**M. Angus:** Bien.

**M. McAllister:** J'essaierai d'être bref. Le minerai de fer est devenu un produit mondial classique. On parle aujourd'hui beaucoup de produits mondiaux. C'en est un exemple parfait. Les barèmes de prix mondiaux sont aujourd'hui déterminés par le rapport entre les producteurs australiens et les utilisateurs japonais. Cela dicte à son tour le prix que les Japonais sont prêts à payer leur autre fournisseur principal, au Brésil. Cela a également des

[Texte]

to pay their Brazilian suppliers, because their attitude is, if you're going to charge this much to the Japanese, we're not going to pay you any more. Of course, the Canadian iron ore going to Europe, which is a very small fraction of the traffic from Brazil, is also influenced in the same global way.

• 1740

Incidentally, the Australian reserves are vast and rich.

Ten years ago the delivered cost of iron ore, be it from the Labrador Trough or be it from Lake Superior, delivered to a Lake Erie port, was approximately \$52. Today that iron ore is approximately \$35. It is just beyond comprehension.

The tolls that were in effect in 1981 versus what is being paid now represent a difference of around 2% of the delivered price increased to perhaps 5%. They have become a very, very key element in the successful marketing of the Canadian iron ore to the American customers, who are now shunning it in favour of their own supplies on Lake Superior, which are also quite efficient. The better iron ore mines in the States are about as efficient as the Canadian ones, and they have access to this wonderful cheap transportation system, with the very large vessels plying the route. So it has become quite an important element in the ability of the Canadian iron ore producers to remain competitive.

Similarly, the ability of the U.S. iron ore producers to deliver product cheaply to the U.S. owners of that product, or purchasers, is having a negative effect on the ability of the Canadian steel industry to compete with the U.S. side. You gentlemen are all aware of the battles going on in that field right now, with the trade wars, etc.

**Mr. Angus:** So if we were to eliminate tomorrow the government-imposed costs, which you indicated are now about 5% of the cost per tonne, what would that do? Would that protect the existing sales or would that allow the Canadian producer of iron ore, or extractor of iron ore, to gain more sales in the States?

**Mr. McAllister:** At present I think the best we could hope for is to stop the erosion of further sales. It's very difficult to tell. I'm not a buyer or a seller. It certainly should enable the Canadian producers to hold the line. Whether they could regain some of the sales they have lost over the past couple of years I wouldn't want to venture an educated guess on, because I'm not educated.

**Mr. Angus:** I would doubt that comment, quite frankly. There are many ways of getting an education. Working in the industry is one of the key ways.

You mentioned a decline in sales. Can you give the committee a sense...? Are we talking about a drop of 1% a year; 5%, 10%? Give me the magnitude.

[Traduction]

répercussions sur les prix que les producteurs européens sont prêts à payer à leurs fournisseurs brésiliens, car ils partent du principe qu'il n'est pas question de payer plus que les Japonais. Bien sûr, le minerai de fer canadien expédié en Europe, qui ne représente qu'une très faible portion de celui qui vient du Brésil, subit aussi l'influence des mêmes facteurs mondiaux.

Soit dit en passant, les réserves australiennes sont vastes et abondantes.

Il y a dix ans, le coût établi franco destination du minerai de fer, qu'il vienne de l'auge du Labrador ou du lac Supérieur, rendu dans un port du lac Erié, était d'environ 52\$. Aujourd'hui, il est d'environ 35\$. Cela dépasse l'entendement.

En 1981, les droits de péage représentaient environ 2 p. 100 du prix rendu; aujourd'hui, ce pourcentage est de 5 p. 100. Ces péages sont donc devenus un élément-clé du succès de la vente de minerai de fer canadien aux clients américains, qui lui préfèrent aujourd'hui leurs propres ressources du lac Supérieur, où les mines sont également fort efficaces. En effet, les meilleures mines de fer des États-Unis sont à peu près aussi efficaces que les canadiennes, avec l'avantage d'avoir accès à ce merveilleux et peu coûteux réseau de transport, utilisé par de très grands navires. C'est donc devenu un facteur important de la compétitivité des producteurs de minerai de fer canadiens.

De même, le fait que les producteurs de minerai de fer américains peuvent livrer leurs produits à bon marché aux acheteurs américains, porte préjudice à la compétitivité du secteur de l'acier canadien sur le marché américain. Vous êtes tous au courant des guerres économiques qui se livrent en ce moment dans ce domaine.

**M. Angus:** Donc, si nous supprimions demain les coûts imposés par le gouvernement, qui, selon vous, représentent environ 5 p. 100 du coût par tonne, quel effet cela aurait-il? Cela protégerait-il les ventes actuelles ou permettrait-il aux producteurs ou extracteurs canadiens de minerai de fer d'accroître leurs ventes aux États-Unis?

**M. McAllister:** À l'heure actuelle, on peut tout au plus espérer arrêter l'érosion des ventes. C'est très difficile à dire. Je ne suis ni acheteur ni vendeur. Cela permettrait certainement aux producteurs canadiens de se maintenir. Quant à dire s'ils récupérerait une partie des ventes qu'ils ont perdues au cours des deux dernières années, je ne suis pas prêt à me prononcer, n'étant pas suffisamment compétent dans ce domaine.

**M. Angus:** Franchement, j'ai du mal à vous croire. Il y a bien des façons de devenir compétents et travailler dans cette industrie est un des meilleurs moyens de le faire.

Vous avez parlé d'une baisse des ventes. Pourriez-vous donner au comité une idée...? S'agit-il d'une baisse de 1 p. 100 par an; de 5 p. 100, de 10 p. 100? Combien cela représente-t-il?

[Text]

**Mr. McAllister:** This year the numbers are not all in yet, but the 3.5 million tonnes or thereabouts that moved to the United States in 1991 will probably shrink by about 1 million tonnes. On the Canadian side, of course, it has been widely advertised—and this has nothing to do with the sale price—that Dofasco is going to undergo a downsizing some time in 1993, which will also take some traffic out of the system.

But one of the points we brought up in the submission is what has just recently happened at one of the major mines in the St. Lawrence, the Wabush mine, which is partly owned by some U.S. steel companies. They have now successfully persuaded the rest of the partners, the Canadians, to join them in reducing the output of that property from 6 million tonnes to 4.5 million tonnes. It would appear that's going to be a permanent new level, if the property survives at all.

• 1745

**Mr. Angus:** In your brief you talk a lot about the marine competition in the United States, but I don't think you touch in any detailed way on rail competition. My memory tells me that a couple of years ago someone was able to get a contract to move iron ore from either Quebec or Labrador, take it down the eastern seaboard and rail it across the United States to some of the Lake Erie steel mills at a price identical to what the tolls were.

**Mr. McAllister:** During the early days of the seaway this was a real, or competitive element, the potential movement of iron ore through the port of Philadelphia primarily into the Pittsburgh area. Today the amount of steel being produced in Pittsburgh and Youngstown and the other landlocked areas of Pennsylvania is but a fraction of what it was. It is no longer a huge issue.

The one that is currently before the House and is not resolved, and is described in our submission, is the question of 600,000 tonnes of iron ore products that are presently moving into Cleveland for transfer to two of the remaining landlocked steel mills. The railway has served notice that it is going to abandon the trackage, or at least it has sought permission to abandon the trackage, which again raises the question of whether it will elect, because it is the same railway, to send the Canadian iron ore down the coast to the port of Philadelphia, and there is not an answer for this one yet.

They have dropped the first shoe; we are all waiting for the second one.

**Mr. Angus:** It sounds like the Canadian rail system, too. Mr. McAllister, thank you. You have been most helpful.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McAllister. Thank you for your brief. As Mr. Angus said, it certainly has provided us with the other side of the equation that we didn't have a great deal of information on in terms of the iron ore. We certainly appreciate your bringing that to our attention and giving us the opportunity to deal with that part of it as well.

[Translation]

**M. McAllister:** Nous n'avons pas encore les chiffres de cette année, mais les quelque 3,5 millions de tonnes que nous avons expédiées aux États-Unis en 1991 se ramèneront probablement à un million de tonnes. Du côté canadien, naturellement, on a fait beaucoup de publicité—cela n'a rien à voir avec le prix de vente—au fait que Dofasco va réduire ses activités en 1993, ce qui contribuera également à réduire le trafic sur la voie maritime.

Mais nous avons souligné dans notre mémoire un événement récent dans une des grandes mines sur le Saint-Laurent, la mine Wabush, qui appartient en partie à des aciéries américaines. Celles-ci ont réussi à convaincre des associés canadiens de réduire de 6 millions de tonnes à 4,5 millions de tonnes la production de cette mine. Il semble que, même si celle-ci réussit à survivre, ce sera dorénavant le niveau à observer.

**M. Angus:** Dans votre mémoire, vous parlez beaucoup de la concurrence du transport par eau aux États-Unis, mais vous ne nous donnez pas beaucoup de détails sur la concurrence ferroviaire. Si mes souvenirs sont bons, il y a deux ans, quelqu'un avait réussi à obtenir un contrat de transport de minerai de fer du Québec ou du Labrador jusqu'à la côte Est des États-Unis avant de l'acheminer par rail jusqu'à certaines des aciéries du lac Érié, et cela à un prix identique au montant des droits de péage.

**M. McAllister:** Aux premiers temps de la voie maritime, le transport du minerai de fer via le port de Philadelphie jusqu'à la région de Pittsburgh surtout représentait une possibilité de concurrence très réelle. Aujourd'hui, le volume d'acier à Pittsburgh, Youngstown et dans les autres régions enclavées de Philadelphie n'est plus que l'ombre de ce qu'il était. C'est devenu un problème négligeable.

La question qu'examine actuellement la Chambre, qui n'est pas résolue et que nous décrivons dans notre mémoire, est celle des 600 000 tonnes de produits de minerai de fer qui arrivent à Cleveland avant d'être transférées à deux des dernières aciéries enclavées. La compagnie de chemin de fer a annoncé qu'elle allait abandonner l'exploitation de cette voie ou, du moins, en demander la permission, ce qui soulève également la question de savoir si cette compagnie, puisque c'est la même, décidera de transporter le minerai canadien jusqu'au port de Philadelphie. Cette question n'a pas été réglée.

La compagnie a pris une première initiative; nous attendons la suivante.

**M. Angus:** C'est tout à fait digne des chemins de fer canadiens. Monsieur McAllister, merci. Votre aide nous a été précieuse.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur McAllister. Merci de votre mémoire. Comme le disait M. Angus, il nous a fourni les autres éléments de l'équation en ce qui concerne le minerai de fer, dont nous ne savions pas grand-chose. Nous vous remercions d'avoir attiré notre attention sur ce point et de nous avoir ainsi donné l'occasion d'en traiter également.

[Texte]

**Mr. McAllister:** Thank you very much.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, may we move into a very brief business session of the committee in camera?

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

[Traduction]

**M. McAllister:** Merci beaucoup.

**M. Angus:** Monsieur le président, pourrions-nous tenir une séance très brève à huis clos pour examiner quelques affaires courantes?

**Le président:** La séance est levée.

## APPENDIX

### St. Lawrence Seaway Subcommittee of the Standing Committee on Transport

NOVEMBER 18, 1992

#### INTRODUCTION

MEMBERS OF THE SUBCOMMITTEE, THANK YOU FOR THE INVITATION TO APPEAR BEFORE YOU TODAY. WHILE THE GRAIN TRANSPORTATION AGENCY IS NOT DIRECTLY INVOLVED WITH THE SEAWAY IN ANY CO-OPERATING ROLE, OUR OFFICE IN THUNDER BAY PLAYS AN IMPORTANT PART IN GETTING THE WHEAT GRAINS AND OILSEEDS FROM RAILCARS AND INTO PORT TERMINALS SO THAT VESSELS CAN BE LOADED AND MAKE THEIR TRIP DOWN THE GREAT LAKES IN A TIMELY AND EFFICIENT MANNER.

#### BACKGROUND

THE GRAIN TRANSPORTATION AGENCY (GTA) WAS CREATED WITH THE PASSAGE OF THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT (WGTA) IN NOVEMBER, 1983. THE AGENCY IS CHARGED WITH THE DEVELOPMENT, CO-ORDINATION AND MANAGEMENT OF SPECIFIC ASPECTS OF THE GRAIN HANDLING AND TRANSPORTATION SYSTEM. THE GTA'S RESPONSIBILITIES REST FORMALLY WITH THE ADMINISTRATOR WHO IS RESPONSIBLE FOR PROMOTING EFFICIENCIES IN THE SYSTEM, MONITORING PERFORMANCE OF RAILWAYS AND OTHER SYSTEM PARTICIPANTS RELATIVE TO GRAIN MOVEMENT, ADMINISTERING ALTERNATE SERVICE PROGRAMS, AND SERVING AS A MEMBER OF THE SENIOR GRAIN TRANSPORTATION COMMITTEE. IN ADDITION, THE ADMINISTRATOR, ON BEHALF OF THE MINISTER OF TRANSPORT, ALLOCATES GRAIN CARS TO SHIPPERS IN CO-OPERATION WITH THE CANADIAN WHEAT BOARD (CWB), AND GENERALLY CO-ORDINATES HANDLING AND TRANSPORTATION OF GRAIN WITH A VIEW TO MAXIMIZING RETURNS TO PRODUCERS.



**APPENDIX "SEAW-1"**  
**GRAIN TRANSPORTATION AGENCY**

*Presentation to the*

**St. Lawrence Seaway Subcommittee  
of the  
Standing Committee on Transport**

**NOVEMBER 18, 1992**

**INTRODUCTION**

MEMBERS OF THE SUBCOMMITTEE, THANK YOU FOR THE INVITATION TO APPEAR BEFORE YOU TODAY. WHILE THE GRAIN TRANSPORTATION AGENCY IS NOT DIRECTLY INVOLVED WITH THE SEAWAY IN ANY CO-ORDINATING ROLE, OUR OFFICE IN THUNDER BAY PLAYS AN IMPORTANT PART IN GETTING THE RIGHT GRAINS AND OILSEEDS FROM RAILCARS AND INTO PORT TERMINALS SO THAT VESSELS CAN BE LOADED AND MAKE THEIR TRIP DOWN THE GREAT LAKES IN A TIMELY AND EFFICIENT MANNER.

**BACKGROUND**

THE GRAIN TRANSPORTATION AGENCY (GTA) WAS CREATED WITH THE PASSAGE OF THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT (WGTA) IN NOVEMBER, 1983. THE AGENCY IS CHARGED WITH THE DEVELOPMENT, CO-ORDINATION AND MANAGEMENT OF SPECIFIC ASPECTS OF THE GRAIN HANDLING AND TRANSPORTATION SYSTEM. THE GTA'S RESPONSIBILITIES REST FORMALLY WITH THE ADMINISTRATOR WHO IS RESPONSIBLE FOR PROMOTING EFFICIENCIES IN THE SYSTEM, MONITORING PERFORMANCE OF RAILWAYS AND OTHER SYSTEM PARTICIPANTS RELATIVE TO GRAIN MOVEMENT, ADMINISTERING ALTERNATE SERVICE PROGRAMS, AND SERVING AS A MEMBER OF THE SENIOR GRAIN TRANSPORTATION COMMITTEE. IN ADDITION, THE ADMINISTRATOR, ON BEHALF OF THE MINISTER OF TRANSPORT, ALLOCATES GRAIN CARS TO SHIPPERS IN CO-OPERATION WITH THE CANADIAN WHEAT BOARD (CWB), AND GENERALLY CO-ORDINATES HANDLING AND TRANSPORTATION OF GRAIN WITH A VIEW TO MAXIMIZING RETURNS TO PRODUCERS.

## FUNCTION AND ROLES

### A. PLANNING DOCUMENTS

IN ORDER TO FACILITATE SHORT AND MEDIUM-TERM PLANNING FOR THE RAILWAYS AND THE TERMINAL ELEVATORS, EACH MONTH THE AGENCY PRODUCES A DOCUMENT ENTITLED THE "THREE MONTH PLAN". THE PLAN IS BASED ON SALES REQUIREMENTS FOR THE NEAREST MONTH, AND SALES PROJECTIONS FOR THE FOLLOWING TWO MONTHS, AS PROVIDED BY BOTH THE CWB AND THE PRIVATE TRADE. TONNAGE TARGETS FOR THE NEARBY MONTH SERVE AS THE BASIS FOR PERFORMANCE EVALUATIONS THAT TAKE PLACE EACH QUARTER, AND WEEKLY GUIDELINE UNLOADS ARE INDICATED FOR EACH RAILWAY, BY PORT.

THE AGENCY ALSO PRODUCES A "TRANSPORTATION DOCUMENT" ON A SEMI-ANNUAL BASIS. THIS DOCUMENT PROJECTS THE CAPACITY OF THE RAIL FLEET THAT IS DEDICATED TO GRAIN AND THE NUMBER OF CARS THAT MAY BE REQUIRED THROUGHOUT THE COURSE OF THE CROP YEAR TO MEET PROJECTED MOVEMENT DEMANDS.

FROM TIME TO TIME, THE AGENCY ALSO PRODUCES LONGER TERM PROJECTIONS OF THE MOVEMENT OF EXPORT GRAIN FROM THE PRAIRIES TO PORT POSITIONS. THESE REPORTS ARE A SNAPSHOT OF THE GRAIN HANDLING AND TRANSPORTATION SYSTEM AT THAT TIME, AND THEY ARE BASED ON ASSUMPTIONS THAT ARE VALID FOR THE CURRENT CIRCUMSTANCES, BUT THAT MAY VARY OVER TIME.

### B. CAR ALLOCATION

AT AN OPERATING LEVEL, THE GTA MEETS WEEKLY WITH THE RAILWAYS AND THE CWB TO DETERMINE THE OVERALL AVAILABILITY OF, AND REQUIREMENTS FOR, CAR ORDERS BY RAILWAY TO EACH PORT. FIRST, THE TOTAL NUMBER OF CARS AVAILABLE FROM EACH RAILWAY IS DETERMINED, FOLLOWED BY THE PROJECTED REQUIREMENTS BY INDIVIDUAL PORT. WHEN THE TOTAL NUMBER OF CARS TO EACH PORT HAS BEEN ESTABLISHED, THE AGENCY THEN MAKES AN

INITIAL ALLOCATION OF THE CARS BETWEEN THE CWB AND THE PRIVATE TRADE. IN THE EVENT OF A SHORTFALL IN THE CARS REQUIRED VERSUS THE CARS AVAILABLE, THE AGENCY WORKS TO ENSURE THAT ALL PARTIES ARE TREATED FAIRLY IN TERMS OF ACCESS TO CARS, AND THAT PRIORITIES BY DESTINATION AND COMMODITY ARE CLEARLY UNDERSTOOD.

### **C. PORT CO-ORDINATION**

THE GTA PORT CO-ORDINATORS IN THUNDER BAY AND VANCOUVER USE THE INFORMATION CONCERNING WEEKLY UNLOAD GUIDELINES FROM THE THREE MONTH PLAN, AND THE OPERATIONAL CONSIDERATIONS AT EACH PORT AS DISCUSSED AT THE WEEKLY ALLOCATION MEETINGS, TO ENSURE THAT CARS ARE UNLOADED IN A TIMELY MANNER AT THE PORTS. THE PRIMARY CONCERN OF THE CO-ORDINATORS IS TO GET MAXIMUM THROUGHPUT AT THE PORT EACH WEEK, WHILE AT THE SAME TIME ENSURING THAT ALL PARTIES RECEIVE THE UNLOADS TO WHICH THEY ARE ENTITLED THROUGH VARIOUS FORMULAS OR AGREEMENTS. A CLOSE WORKING RELATIONSHIP EXISTS BETWEEN THE GTA AND THE CWB, THE RAILWAYS, THE TERMINAL ELEVATOR OPERATORS, AND THE LOCAL VESSEL CLEARANCE ASSOCIATIONS.

### **D. HOPPER CAR FLEET**

THE ADMINISTRATOR IS RESPONSIBLE FOR THE ADMINISTRATION OF THE APPROXIMATELY 13,000 FEDERALLY-OWNED HOPPER CARS. AN OPERATING AGREEMENT FOR THE MAINTENANCE AND OPERATION OF THE CARS IN WGTA SERVICE IS IN PLACE. IN PROMOTING EFFICIENCY AND REDUCING COSTS TO PRODUCERS IN WESTERN CANADA, THE AGENCY ALSO HAS AGREEMENTS IN PLACE FOR THE RAILWAYS TO USE THE CARS IN "OTHER THAN" WGTA SERVICE. IN SUCH CASES, CAR HIRE RATES ARE ESTABLISHED BASED ON COMMERCIAL LEASE MARKETS IN NORTH AMERICA. IT SHOULD BE NOTED THAT THIS CAR HIRE RATE APPLIES ON ALL FEDERAL GOVERNMENT CARS USED TO CARRY GRAIN EAST OF THUNDER BAY/ARMSTRONG AT ALL TIMES OF THE YEAR.

**E. SECRETARIAT - SENIOR GRAIN TRANSPORTATION COMMITTEE (SGTC)**

THE GRAIN TRANSPORTATION AGENCY IS THE SECRETARIAT FOR THE SGTC AND PROVIDES TECHNICAL AND ADMINISTRATIVE SUPPORT TO THE COMMITTEE. THE SGTC MEMBERSHIP IS REPRESENTATIVE OF ALL SEGMENTS OF THE GRAIN TRANSPORTATION INDUSTRY, INCLUDING NINE ELECTED PRODUCER REPRESENTATIVES. THE COMMITTEE HAS THE AUTHORITY TO MAKE RECOMMENDATIONS TO THE MINISTER OF TRANSPORT OR TO THE GTA ADMINISTRATOR ON ANY AND ALL MATTERS RELATING TO GRAIN TRANSPORTATION INCLUDING PERFORMANCE OBJECTIVES, MEASURES TO IMPROVE CAPACITY AND EFFICIENCY, AND ALLOCATION OF RAILWAY CARS FOR GRAIN MOVEMENT.

FROM TIME TO TIME, THE AGENCY ALSO PRODUCES LONGER TERM PROJECTIONS OF THE MOVEMENT OF EXPORT GRAIN FROM THE PRAIRIES TO PORT POSITIONS. THESE REPORTS ARE A SNAPSHOT OF THE GRAIN HANDLING AND TRANSPORTATION SYSTEM AT THAT TIME AND THE ADMINISTRATOR IS RESPONSIBLE FOR THE ADMINISTRATION OF THE APPROXIMATELY 13,000 FEDERALLY-OWNED HOPPER CARS. AN OPERATING AGREEMENT FOR THE MAINTENANCE AND OPERATION OF THE CARS IN WGTA SERVICE IS IN PLACE. IN PROMOTING EFFICIENCY AND REDUCING COSTS TO PRODUCERS IN WESTERN CANADA, THE AGENCY ALSO HAS AGREEMENTS IN PLACE FOR THE RAILWAYS TO USE THE CARS IN "OTHER THAN" WGTA SERVICE. IN SUCH CASES CAR HIRE RATES ARE ESTABLISHED BASED ON COMMERCIAL LEASE MARKETS IN NORTH AMERICA. IT SHOULD BE NOTED THAT THIS CAR HIRE RATE APPLIES ON ALL FEDERAL GOVERNMENT CARS USED TO CARRY GRAIN EAST OF THUNDER BAY/ARMSTRONG AT ALL TIMES OF THE YEAR. FOLLOWED BY THE PROJECTED REQUIREMENTS BY INDIVIDUAL PORT. WHEN THE TOTAL NUMBER OF CARS TO EACH PORT HAS BEEN ESTABLISHED, THE AGENCY THEN MAKES AN

**APPENDICE «SEAW-1»  
OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN**

*Présentation faite au*

**SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT**

**DU**

**COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS**

**18 NOVEMBRE 1992**

**INTRODUCTION**

MEMBRES DU SOUS-COMITÉ, J'AIMERAI VOUS REMERCIER DE M'AVOIR PERMIS D'ÊTRE PARMİ VOUS AUJOURD'HUI. L'OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN N'EST PAS DIRECTEMENT IMPLIQUÉ DANS LA COORDINATION DES ACTIVITÉS DE LA VOIE MARITIME. CEPENDANT, NOTRE BUREAU DE THUNDER BAY JOUE UN RÔLE IMPORTANT DANS L'ACHEMINEMENT DES GRAINS ET DES OLÉAGINEUX APPROPRIÉS À LEURS TERMINAUX RESPECTIFS, CE QUI PERMET UN CHARGEMENT EFFICACE ET UN DÉPART DES NAVIRES SELON L'HORAIRE PRÉVU POUR LEUR VOYAGE À TRAVERS LES GRANDS LACS.

**DONNÉES DE BASE**

L'OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN A ÉTÉ CRÉÉ EN VERTU DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST (LTGO) ADOPTÉE EN NOVEMBRE 1983. L'OFFICE EST CHARGÉ DE L'ÉLABORATION, DE LA COORDINATION ET DE LA GESTION DE CERTAINS ASPECTS SPÉCIFIQUES DU RÉSEAU DE MANUTENTION ET DE TRANSPORT DU GRAIN. LES RESPONSABILITÉS INCOMBENT FORMELLEMENT À L'ADMINISTRATEUR QUI EST CHARGÉ DE PROMOUVOIR L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU, DE SURVEILLER LE RENDEMENT DES CHEMINS DE FER ET AUTRES PARTICIPANTS AU MOUVEMENT DU GRAIN ET DE GÉRER LES PROGRAMMES DE SERVICES ALTERNATIFS; IL EST AUSSI MEMBRE DU COMITÉ SUPÉRIEUR DU TRANSPORT DU GRAIN. DE PLUS, L'ADMINISTRATEUR, AU NOM DU MINISTRE DU TRANSPORT, SE CHARGE DE RÉPARTIR LES WAGONS CÉRÉALIERS AUX EXPÉDITEURS EN COLLABORATION AVEC LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ (CCB) ET COORDONNE, EN GÉNÉRAL, LA MANUTENTION ET LE TRANSPORT DU GRAIN EN VUE D'EN MAXIMISER LA RENTABILITÉ POUR LES PRODUCTEURS.

## FONCTION ET RÔLES

### A. DOCUMENTS DE PLANIFICATION

DANS LE BUT DE FACILITER LA PANIFICATION À COURT ET À MOYEN TERME DES CHEMINS DE FER ET DES SILOS TERMINUS, CHAQUE MOIS L'OFFICE PUBLIE UN DOCUMENT INTITULÉ "LE PLAN TRIMESTRIEL". CE PLAN EST BASÉ SUR LES DONNÉES RELATIVES AUX VENTES ET AUX PROJECTIONS DES VENTES DES DEUX MOIS SUIVANTS, FOURNIS PAR LA CCB ET LE SECTEUR PRIVÉ. LES CIBLES DE TONNAGE POUR LES PROCHAINS MOIS SERVENT DE BASE AUX ÉVALUATIONS DE RENDEMENT QUI ONT LIEU CHAQUE TRIMESTRE. LES LIGNES DIRECTRICES HEBDOMADAIRES SUR LE DÉCHARGEMENT SONT INDIQUÉES PAR PORT POUR CHAQUE CHEMIN DE FER.

L'OFFICE PRÉPARE AUSSI, SUR UNE BASE SEMI-ANNUELLE, UN "DOCUMENT DE TRANSPORT". CE DOCUMENT PRÉVOIT LA CAPACITÉ TOTALE DES WAGONS QUI SONT DÉDIÉS À LA MANUTENTION DU GRAIN ET LE NOMBRE DE WAGONS NÉCESSAIRES POUR LA CAMPAGNE AGRICOLE EN COURS AFIN DE RENCONTRER LES DEMANDES ANTICIPÉES RELATIVES AU MOUVEMENT DU GRAIN.

DE TEMPS À AUTRE, L'OFFICE PUBLIE DES PROJECTIONS À LONG TERME DU MOUVEMENT VERS LES POSITIONS DE PORTS DU GRAIN DES PRAIRIES DESTINÉ AUX MARCHÉS D'EXPLOITATION. CES RAPPORTS FOURNISSENT UN PORTRAIT DU SYSTÈME DE MANUTENTION ET DE TRANSPORT DU GRAIN À UN MOMENT DÉTERMINÉ, ET ILS SONT BASÉS SUR DES HYPOTHÈSES QUI SONT VALIDES SELON LES CIRCONSTANCES, MAIS QUI PEUVENT VARIER AVEC LE TEMPS.

### B. AFFECTATION DES WAGONS

AU NIVEAU DES OPÉRATIONS, L'OTG RENCONTRE SUR UNE BASE HEBDOMADAIRE LES REPRÉSENTANTS DES COMPAGNIES FERROVIAIRES ET DE LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ EN VUE DE DÉTERMINER LA DISPONIBILITÉ, ET LA DEMANDE PRÉVUE DES WAGONS PAR PORT, POUR CHAQUE CHEMIN DE FER. PREMIÈREMENT, LE NOMBRE TOTAL DE WAGONS DISPONIBLES DE CHAQUE CHEMIN DE FER EST DÉTERMINÉ, SUIVI DU NOMBRE ESTIMÉ POUR CHAQUE PORT. LORSQUE LE NOMBRE TOTAL DE WAGONS

POUR CHAQUE PORT A ÉTÉ ÉTABLI, L'AGENCE DOIT ALORS FAIRE L'ALLOCATION INITIALE DES WAGONS ENTRE LA CCB ET LE SECTEUR PRIVÉ. DANS LE CAS OÙ LA DEMANDE EXCÈDE LE NOMBRE DE WAGONS DISPONIBLES, L'AGENCE TRAVAILLE AFIN D'ASSURER À TOUTES LES PARTIES UN TRAITEMENT ÉQUITABLE LORS DE L'ALLOCATION DES WAGONS, ET QUE LES PRIORITÉS PAR DESTINATION ET COMMODITÉ SONT CLAIREMENT COMPRISES.

### **C. COORDINATION PORTUAIRE**

LES COORDONATEURS PORTUAIRES DE L'OTG DE THUNDER BAY ET DE VANCOUVER UTILISENT LES DONNÉES OPÉRATIONNELLES DE CHAQUE PORT, DISCUTÉES LORS DES RÉUNIONS D'ALLOCATION HEBDOMADAIRES, AINSI QUE LES LIGNES DIRECTRICES HEBDOMADAIRES RELATIVES AU DÉCHARGEMENT DES WAGONS, PUBLIÉS DANS LE PLAN TRIMESTRIEL, AFIN D'ASSURER LE CHARGEMENT EFFICACE DES WAGONS AUX PORTS. LE PREMIER SOUCI DES COORDINATEURS EST D'ASSURER UN DÉBIT MAXIMUM À CHAQUE PORT, CHAQUE SEMAINE, TOUT EN S'ASSURANT QUE TOUTES LES PARTIES REÇOIVENT LE DÉCHARGEMENT APPROPRIÉ SELON LES DIFFÉRENTES FORMULES OU ENTENTES. UNE RELATION DE TRAVAIL ÉTROITE EXISTE ENTRE L'OTG ET CCB, LES CHEMINS DE FER, LES OPÉRATEURS DE TERMINAUX ET LES ASSOCIATIONS NAVALES LOCALES.

### **D. PARC DES WAGONS**

L'ADMINISTRATEUR EST RESPONSABLE DE LA GESTION D'ENVIRON 13,000 WAGONS, APPARTENANT AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL. UNE ENTENTE D'EXPLOITATION RÉGIT L'ENTRETIEN ET L'OPÉRATION DES WAGONS EN SERVICE "LTGO" . AFIN DE PROMOUVOIR L'EFFICACITÉ ET LA RÉDUCTION DES COÛTS AUX PRODUCTEURS DE L'OUEST DU CANADA, L'OFFICE A ÉGALEMENT DES ENTENTES QUI PERMETTENT AUX CHEMINS DE FER D'UTILISER LES WAGONS EN SOURCE AUTRE QUE "LTGO". DANS CE CAS, DES TAUX DE LOCATION SONT ÉTABLIS BASÉS SUR LE MARCHÉ DE LOCATION COMMERCIAL NORD AMÉRICAIN. IL DOIT ÊTRE SOULIGNÉ QUE CES TAUX DE LOCATION S'APPLIQUENT À TOUS LES WAGONS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL UTILISÉS POUR LE TRANSPORT DU GRAIN À L'EST DE THUNDER BAY/ARMSTRONG EN TOUT TEMPS DE L'ANNÉE.

## E. SECRÉTARIAT - COMITÉ SUPÉRIEUR DU TRANSPORT DU GRAIN

L'OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN EST LE SECRÉTARIAT DU CSTG ET PROCURE UNE ASSISTANCE TECHNIQUE ET ADMINISTRATIVE AU COMITÉ. LE COMITÉ SE COMPOSE DE REPRÉSENTANTS APPARTENANT À TOUS LES SECTEURS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DU GRAIN, ET INCLUT NEUF MEMBRES ÉLUS REPRÉSENTANT LES PRODUCTEURS. LE COMITÉ A L'AUTORITÉ DE FAIRE DES RECOMMANDATIONS AUPRÈS DU MINISTRE DU TRANSPORT OU À L'ADMINISTRATEUR DE L'OTG AU SUJET DE TOUTE QUESTION RELATIVE AU TRANSPORT ET À LA MANUTENTION DU GRAIN, CONCERNANT, ENTRE AUTRES LES OBJECTIFS DE RENDEMENT, LES MESURES VISANT L'AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ ET DE L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU ET L'ALLOCATION DES WAGONS CÉRÉALIERS.

HOUSE MAIL  
 Issue No. 8  
 Tuesday, November 24, 1992  
 K1A 0S2  
 Chairperson: Ken Atkinson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mardi 24 novembre 1992

Président: Ken Atkinson

En vente chez les libraires et les bureaux de poste  
 45 boulevard St-Jacques, Ottawa, Ontario K1A 0S2

Mimes of Proceedings on the

# St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Reçu de l'achat de Mimes de la Chambre des Communes

# Voie maritime du Saint-Laurent

de la Commission permanente des transports

## RESPECTING:

In accordance with Standing Order (S.O.) 10 and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of matters relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

## WITNESSETH:

Dr. J. G. (Jack) McAllister, President  
 Anthony N. Kapiants, Port Co-ordinator (Eastern)  
 Gordon Miller, Deputy Administrator  
 Peter Thompson, Administrator  
 Dr. J. G. (Jack) McAllister, President  
 Anthony N. Kapiants, Port Co-ordinator (Eastern)  
 Gordon Miller, Deputy Administrator  
 Peter Thompson, Administrator  
 Dr. J. G. (Jack) McAllister, President

## CONCERNANT:

Conformément de l'Article 10 du Règlement de la Chambre des Communes et de l'Ordre adopté par la Commission permanente des transports le 25 février 1992, l'étude de questions relatives aux Grands Lacs et au Saint-Laurent.

## ATTÉSTE:

Dr. J. G. (Jack) McAllister, Président  
 Anthony N. Kapiants, Ports Co-ordinator (Eastern)  
 Gordon Miller, Deputy Administrator  
 Peter Thompson, Administrator  
 Dr. J. G. (Jack) McAllister, Président  
 Anthony N. Kapiants, Ports Co-ordinator (Eastern)  
 Gordon Miller, Deputy Administrator  
 Peter Thompson, Administrator  
 Dr. J. G. (Jack) McAllister, Président

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
 1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
 1991-1992

En vente chez les libraires et les bureaux de poste  
 45 boulevard St-Jacques, Ottawa, Ontario K1A 0S2

Reçu de l'achat de Mimes de la Chambre des Communes  
 45 boulevard St-Jacques, Ottawa, Ontario K1A 0S2

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9  
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES

*From the Canadian Wheat Board:*

Dr. Brian Oleson, Executive Director, Planning and Communication;

Gil Booth, General Director of Grain Transportation.

*From The Grain Transportation Agency:*

Peter Thompson, Administrator;

Gordon Miles, Deputy Administrator;

Anthony N. Kaplanis, Ports Co-ordinator (Eastern).

*From the Chamber of Maritime Commerce:*

Jack McAllister, President.

## TÉMOINS

*De la Commission canadienne du blé:*

D<sup>r</sup> Brian Oleson, directeur exécutif, Planification et communications;

Gil Booth, directeur général, Transport.

*De l'Office du transport du grain:*

Peter Thompson, administrateur;

Gordon Miles, administrateur adjoint;

Anthony N. Kaplanis, coordonnateur des Ports (Est).

*De la Chambre de commerce maritime:*

Jack McAllister, président.

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Tuesday, November 24, 1992

Le mardi 24 novembre 1992

Chairperson: Ken Atkinson

Président: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the*

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

# St. Lawrence Seaway

# Voie maritime du Saint-Laurent

*of the Standing Committee on Transport*

*du Comité permanent des transports*

**RESPECTING:**

**CONCERNANT:**

In accordance with Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway System

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

**WITNESSES:**

**TÉMOINS:**

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Marc Tanguay

*Clerk of the Sub-Committee*

Le greffier du Sous-comité

Marc Tanguay

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992

SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

From the Canadian Wheat Board:

Dr. Brian Oleson, Executive Director, Planning and Communication

From The Grain Transportation Agency:

Peter Thompson, Administrator

Gordon Miles, Deputy Administrator

Anthony N. Kaplanis, Ports Co-ordinator (East)

From the Chamber of Maritime Commerce:

Jack McAllister, President

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway System.

De la Commission canadienne du blé:

Dr. Brian Oleson, directeur général, planification et communications

De l'Office de transport du grain:

Peter Thompson, administrateur

Gordon Miles, administrateur adjoint

Anthony N. Kaplanis, coordonnateur des Ports (Est)

De la Chambre de commerce maritime:

Jack McAllister, président

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

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

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 24, 1992  
(11)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson, Stan Keyes.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses:* Steve Butland, M.P., Sault Ste. Marie, and *From the City of Sault Ste. Marie:* Don Redmond, Commissioner of Engineering and Planning. *From the St. Lawrence Seaway Authority:* Glendon R. Stewart, President and Chief Executive Officer.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway System.

Steve Butland and Don Redmond made statements and answered questions.

At 10:05 o'clock a.m., the Chairman called a recess.

At 10:15 o'clock a.m., the sitting resumed.

Glendon R. Stewart answered questions.

At 11:30 o'clock a.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

*Clerk of the Sub-Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 24 NOVEMBRE 1992  
(11)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 9 h 35, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président*).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoins:* Steve Butland, député, Sault Ste. Marie; et *De la ville de Sault Ste. Marie:* Don Redmond, commissaire, Génie et planification. *De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:* Glendon R. Stewart, président et directeur général.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Steve Butland et Don Redmond font des exposés et répondent aux questions.

À 10 h 05, la séance est suspendue.

À 10 h 15, la séance reprend.

Glendon R. Stewart répond aux questions.

À 11 h 30, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Sous-comité*

Marc Toupin

[Text]

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, November 24, 1992

• 0934

**The Chairman:** I see a quorum, so I would like to begin the meeting.

• 0935

I welcome one of our colleagues, Steve Butland. Mr. Butland has brought along Mr. Redmond from Sault Ste. Marie. Mr. Butland, welcome to the committee. We look forward to your presentation and to Mr. Redmond's presentation.

**Mr. Butland (Sault Ste. Marie):** First of all, Mr. Chairman, thanks for this opportunity. I'll be extremely brief and allow Mr. Redmond, Commissioner of Engineering and Planning for the City of Sault Ste. Marie, handle 90% of the presentation this morning. I do have an information package that I'll table with the clerk. It is for the benefit and information of the committee. It's background correspondence from any minister halfway interested—from the federal government's side—in the inoperation or rehabilitation of the Sault Ste. Marie canal and lock. It's been out of operation for four years.

We believe it's a vital navigational link on the Canadian side. The closure has forced all shipping to go through the American lock system. For our community, it's so symbolic that we have placed the Sault Ste. Marie lock on our flag. Some people have said that it's the very heart and soul of the community that has been inoperative for these four-plus years. But beyond the symbolic, I think the bricks and mortar of the Sault lock are also very important, not only to navigation but to tourism and the general economic benefit of the community of Sault Ste. Marie.

The most recent developments are somewhat positive in the sense that I've had the opportunity to come before the committee. Minister of Public Works, Elmer MacKay, will be in Sault Ste. Marie tomorrow to view the lock site, and next Wednesday I'll be meeting with several Ontario cabinet ministers to discuss potential Ontario government involvement.

It is a federal government jurisdiction, there is no doubt about that, but the federal government, in a recent letter from Jean Charest, asked about the Ontario government's interest. As the federal representative, what I've been trying to do is to bring together all of the potentially interested parties. Perhaps a cooperative effort would bring about the re-opening of the Sault lock.

With that, I'll turn it over to Mr. Redmond.

**Mr. Don Redmond (Commissioner of Engineering and Planning, City of Sault Ste. Marie):** Mr. Chairman and members, let me thank you for allowing me to appear before you today on behalf of the City of Sault Ste. Marie, Ontario.

[Translation]

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 24 novembre 1992

**Le président:** Puisque nous avons le quorum, nous pouvons ouvrir la séance.

Je souhaite la bienvenue à Steve Butland, un de nos collègues, qui est accompagné de M. Redmond de Sault Ste-Marie. Monsieur Butland, soyez le bienvenu au comité. Nous allons écouter attentivement votre exposé et celui de M. Redmond.

**M. Butland (Sault Ste. Marie):** Monsieur le président, je tiens d'abord à vous remercier de nous donner l'occasion de présenter notre témoignage. Je serai extrêmement bref et je vais laisser M. Redmond, commissaire à la section de génie et planification de Sault Ste-Marie, vous présenter les neuf dixièmes de l'exposé de ce matin. J'ai en mains un dossier qui pourrait servir de document d'information au comité et que je ferai consigner plus tard par le greffier. Il est composé de la correspondance d'un ministre du gouvernement fédéral plus ou moins intéressé par la question de la désaffectation ou de la restauration du canal et des écluses de Sault Ste-Marie, qui ne sont plus ouverts au trafic depuis quatre ans.

Nous estimons que le canal est une voie de navigation vitale pour la rive canadienne. Depuis sa fermeture, tous les navires doivent emprunter les écluses américaines. Les écluses ont une telle valeur symbolique pour la Ville de Sault Ste-Marie que nous en avons choisi une comme emblème pour notre drapeau. Certains prétendent que c'est le coeur même de la ville qui a cessé de battre depuis plus de quatre ans. Mais au-delà du symbole, je crois que l'ouvrage de briques et de mortier des écluses de Sault Ste-Marie est très important également pour la navigation, le tourisme et la vie économique en général de la Ville de Sault Ste-Marie.

Depuis peu, il semble que nous ayons des raisons d'être un peu plus optimistes, puisque vous nous donnez l'occasion de venir témoigner devant le comité. Par ailleurs, le ministre des Travaux publics, Elmer MacKay, viendra demain à Sault Ste-Marie pour visiter les écluses et, mercredi prochain, j'ai rendez-vous avec plusieurs ministres du cabinet ontarien pour discuter d'une éventuelle participation du gouvernement de l'Ontario.

Il ne fait aucun doute que les écluses relèvent du gouvernement fédéral, mais Jean Charest a récemment écrit pour sonder l'intérêt du gouvernement de l'Ontario. En tant que représentant du gouvernement fédéral, je me suis efforcé de rapprocher toutes les parties intéressées. C'est peut-être en conjuguant les efforts que nous parviendrons à rouvrir les écluses de Sault Ste-Marie.

Et maintenant, je vais passer la parole à M. Redmond.

**M. Don Redmond (commissaire, génie et planification, Ville de Sault Ste. Marie):** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, permettez-moi de vous remercier de me donner l'occasion de venir témoigner aujourd'hui au nom

[Texte]

My appearance before you is in connection with the Sault Ste. Marie canal and the importance of repairing and re-establishing this facility as an operational canal, both to our city and to Ontario and Canada.

Let me provide you with a brief overview of the present situation. The construction of the Sault canal, with a lock of 900 feet in length by 60 feet wide and a 19-foot depth, commenced approximately 100 years ago, becoming operational in 1895. At that time it was state-of-the-art construction, being the first electrically-operated canal in the world. Its construction was typical of the time, with cut stone—the sandstone facing—and also utilizing rubble stone, concrete and a limestone backing.

It has served Canada and the St. Lawrence Seaway well through the years, even as shipping changed toward larger vessels, resulting in the 1,000-foot vessels that ply the Great Lakes today. These are handled in the American Sault canal system, which had earlier been reconstructed to handle these vessels. Even with these size changes, the Sault canal has served to alleviate the loading on the American system by handling the smaller vessels and an ever-increasing recreational traffic.

In July of 1987 a section of the south wall developed major structural cracking, effectively closing the canal, a state which remains to this date. At that time the federal government closed the canal, stabilized the damaged section, commenced an engineering study, and commenced a socio-economic study—known as the Whiting report—on future use of the facility.

● 0940

The engineering study identified major concerns with the structural integrity of the entire canal and identified costing for rehabilitation. The Whiting report dealt with the long-term costing to the government for both repair and operation and the economic effects of a closed canal on the City of Sault Ste. Marie. The conclusion reached by this report was that an historical national park on this site would be equally beneficial as an operating canal. The city, as can be imagined, took strong exception to this position. Very simply, the Whiting report was, in our opinion, extremely flawed, utilizing outdated and highly questionable material from previous tourism-related studies.

The city became actively involved at that time, receiving far-reaching support for our endeavours to have the canal reopened. This support ranges from local support to the Canadian Shipowners' Association, the U.S. Lake Carriers' Association, and the Great Lakes Commission, to name only a few.

The city initiated a proposal call for private sector involvement regarding the repair, maintenance and operation of the facilities, including development of the canal property in general. We received four proposals, including one from the First Nation of Ojibway, Batchewana Band, expressing a general interest. None of the proposals received were deemed acceptable as they primarily dealt with only the repair aspects of the canal.

[Traduction]

de la Ville de Sault Ste-Marie, en Ontario. Je viens vous parler du canal de Sault Ste-Marie et de l'utilité, autant pour la ville, la province de l'Ontario et le Canada, de réparer cet ouvrage et de le rouvrir à la navigation.

Je vais vous dresser un tableau général de la situation actuelle. La construction du canal de Sault Ste-Marie a débuté il y a une centaine d'années. Le canal et les écluses de 900 pieds de long, 60 pieds de large et 19 pieds de profondeur ont été ouverts à la navigation en 1895. À l'époque, c'était un ouvrage d'avant-garde, le premier canal du monde équipé de machinerie électrique. Avec ses parements en grès taillé recouvrant une maçonnerie de moëllons, de béton et de pierre calcaire, la construction est caractéristique de l'époque.

Pendant de nombreuses années, le canal a été très utile au Canada et à la Voie maritime du Saint-Laurent, même après l'apparition des grands navires de 1 000 pieds de long qui naviguent actuellement les Grands lacs. Ces navires empruntent le canal américain de Sault Ste-Marie qui a été modifié expressément, il y a quelques années. Même s'il n'était plus adapté aux navires de fort tonnage, le canal de Sault Ste-Marie permettait d'alléger le trafic dans les écluses américaines et de permettre le passage des navires plus petits et des bateaux de plaisance de plus en plus nombreux.

En juillet 1987, une fissure importante est apparue dans le mur sud, ce qui a exigé la fermeture du canal, qui n'est plus en service de puis. À l'époque, le gouvernement fédéral a fermé le canal, stabilisé la partie endommagée et entamé une étude technique, puis une étude socio-économique sur l'avenir des installations, connue sous le nom de Rapport Whiting.

L'étude technique a relevé des problèmes graves au niveau de la structure de tout le canal et évalué les coûts de restauration. Le Rapport Whiting s'est penché sur les coûts à long terme pour le gouvernement de la réparation et de la réouverture du canal, ainsi que sur les conséquences économiques de la fermeture du canal pour la Ville de Sault Ste-Marie. Le rapport conclut qu'un parc historique national serait aussi avantageux que la reprise des activités de navigation sur le canal. Comme on pouvait s'y attendre, la ville y a fortement objecté. À notre avis, le Rapport Whiting, ayant utilisé des données dépassées et peu fiables provenant d'études touristiques antérieures, contient de graves erreurs de jugement.

La ville s'est intéressée alors à l'affaire, ralliant de nombreux appuis en faveur de la réouverture du canal. En plus d'être appuyés par les gens de la région, nous avons reçu l'appui de l'Association des armateurs canadiens, de la U.S. Lake Carriers' Association et la Great Lakes Commission, pour ne nommer que ceux-là.

La ville a lancé une demande de proposition sollicitant la participation du secteur privé aux travaux de réparation, d'entretien et d'exploitation des installations, y compris la mise en valeur du site du canal. Nous avons reçu quatre propositions exprimant un intérêt général, dont une de la Bande Batchewana, de la Première nation Ojibway. Aucune des propositions reçues n'a été jugée acceptable, étant donné qu'elles se limitaient pour ainsi dire aux seuls travaux de réparation du canal.

## [Text]

The conclusion reached from this exercise was simply that the repairs, reopening, and continued operation of the canal cannot be accomplished without a continuous and substantial financial contribution from the federal government to do so.

While a good case can be made for private involvement the anticipated revenue associated with the operation of the canal and the development of the adjacent lands cannot come close to the moneys necessary for the repairs, operation, and major maintenance of the canal system.

After reviewing the aforementioned proposals, further input was sought through extensive public involvement, resulting in the following conclusions being reached and adopted by city council:

- (1) It is not financially feasible for private enterprise nor the municipality to undertake the necessary repairs and the ongoing maintenance and operational responsibility for the Sault Ste. Marie Canal.
- (2) The repair and ongoing maintenance and operations of the Sault Ste. Marie Canal and adjacent area should remain a federal responsibility.
- (3) The federal government should move to construct a recreational lock at the site. They may wish to give consideration to the Rowswell proposal in so doing. The Rowswell proposal is a unique engineering proposal for the repair, which was received earlier under our proposal call that the city initiated.
- (4) The Batchewana First Nation of Ojibway should be formally invited to support this position and to participate in the development of St. Mary's Island.
- (5) The federal government should develop a master plan for the entire area, with input from the municipality and the Batchewana First Nation of Ojibways.
- (6) Our MPs and MPPs, both local and district, should be asked to assist in bringing this position forward to the federal government.

This information has been forwarded to both federal and provincial governments, with acknowledgement of receipt of such, but no formal position being taken by either government at this time.

The current economic recession has had serious consequences for our resource-based industries and hence our city. We have changed and are attempting to change our economic direction, recognizing the tourism potential due to our location, the accessibility to prime vacation areas, our waterfront, and other natural attributes of our community, to enhance this position. An operating canal is an important aspect of our strategy. We only have to look at Sault Ste. Marie, Michigan, to observe the results that an operating canal has for that community.

We strongly feel the federal government has a prime responsibility in these endeavors. The canal is really a matter of historical, local, national, and international significance and must be treated as such.

## [Translation]

Nous en avons conclu que la réparation, la réouverture et l'exploitation du canal ne peuvent se faire sans une contribution financière substantielle et continue de la part du gouvernement fédéral.

Si la participation du secteur privé et la perspective de récupérer des recettes de l'exploitation du canal et de l'aménagement des terrains environnants s'avèrent alléchantes, cela ne suffirait malheureusement pas à réunir l'argent qu'il faudrait pour assurer les travaux de réparation, d'exploitation et d'entretien du canal.

Après l'examen des propositions dont je vous ai parlé, nous avons sollicité la participation du public dans le cadre d'un vaste sondage, afin de recueillir d'autres données. Cela a permis au conseil municipal d'aboutir aux conclusions suivantes:

- (1) il n'est pas financièrement possible pour l'entreprise privée ni pour la municipalité d'entreprendre les travaux nécessaires pour assurer le maintien et l'exploitation continue du canal de Sault Ste-Marie.
- (2) Les réparations, l'entretien continu et l'exploitation du canal de Sault Ste-Marie et des terrains avoisinants devraient incomber au gouvernement fédéral.
- (3) Le gouvernement fédéral devrait aménager un parc de loisirs sur le site du canal. À ce titre, la proposition Rowswell pourrait s'avérer intéressante. Il s'agit d'une proposition technique tout à fait unique pour les travaux de réparation du canal, que nous avons reçue de l'appel de propositions lancé par la ville.
- (4) Il faudrait inviter officiellement la Bande Batchewana de la première nation Ojibway à appuyer cette position et à participer à l'aménagement de l'Île St. Mary.
- (5) Le gouvernement fédéral devrait proposer un plan cadre d'aménagement de tous les secteurs, avec la participation de la municipalité et de la Bande Batchewana de la première nation Ojibway.
- (6) Il faudrait demander à nos députés fédéraux et provinciaux représentant les circonscriptions du secteur local et de la région, de nous aider à présenter cette position au gouvernement fédéral.

Ces conclusions ont été transmises aux gouvernements fédéral et provincial qui en ont accusé réception, mais nous n'avons encore reçu aucune réponse officielle jusqu'à présent.

La récession économique que nous traversons a eu des conséquences graves pour l'industrie des ressources naturelles et, par conséquent pour notre ville. Nous avons changé et nous avons décidé de modifier nos orientations économiques, en tirant parti du potentiel touristique de notre région, de l'accès que nous offrons à des sites de vacances de première qualité, de notre littoral et des autres caractéristiques naturelles de notre ville. Notre stratégie se fonde en grande partie sur la réouverture du canal. Il suffit de se tourner vers notre ville jumelle du Michigan pour comprendre que la réouverture du canal serait très avantageuse pour notre ville.

Nous sommes convaincus que la principale responsabilité dans cette initiative doit incomber au gouvernement fédéral. Il est temps de reconnaître l'importance historique du canal, sur le plan tant local que national et international.

[Texte]

Thank you, Mr. Chairman. I'm certainly willing to answer any questions.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Redmond.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Welcome, Mr. Redmond. I just have some basic questions, Mr. Redmond. Perhaps I missed the date, but when exactly did the canal close?

**Mr. Redmond:** In July of 1987.

**Mr. Keyes:** Why was the canal closed?

**Mr. Redmond:** There was a structural failure in the lock itself.

**Mr. Keyes:** What is the proximity of the Sault lock to the American lock that is being used?

**Mr. Redmond:** They are really adjacent, at the juncture of Lake Superior and St. Mary's River. There is an area of rapids between the two lock systems.

• 0945

**Mr. Keyes:** So they choose one or the other, the American side or Canadian side.

**Mr. Redmond:** That's correct.

**Mr. Keyes:** What would be the estimated cost to upscale the lock for use by seaway vessels, in your opinion?

**Mr. Redmond:** We've never looked at an upscaling of the lock to be used by seaway vessels. We did not really think that was an economical or viable procedure. The American system is quite capable of handling seaway depth. To accomplish that on the Canadian side would require countless millions of dollars. We don't really feel that would be necessary.

**Mr. Butland:** On the American side they're actively considering building a new superlock. The cost of a new superlock on the American side is \$250 million. To rehabilitate one of their locks on-site now is a \$100 million expenditure, so at this point we are saying this is probably not an option for the Sault Ste. Marie lock. We are looking at a downscale or downsizing, call it what you will, to accommodate recreational and tour boats.

**Mr. Keyes:** What would the cost be for a recreational lock?

**Mr. Redmond:** The actual repair cost would be in the \$12 million to \$15 million range. There are additional costs—the annual operating costs, the long-term maintenance costs of a facility of this nature.

**Mr. Fretz (Erie):** I have a couple of questions, though I think Mr. Keyes has clarified with his questions some of those that I had. The proposal you have would be strictly for the use of pleasure boats?

**Mr. Redmond:** That's correct, Mr. Chairman. Perhaps we could elaborate a little bit on that, speaking really on the American system, because it ties into the American system.

[Traduction]

Merci monsieur le président. Je me tiens à votre disposition pour répondre aux questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Redmond.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Redmond. Je n'ai que quelques questions d'ordre général à vous poser. Je n'ai pas retenu la date de fermeture du canal.

**M. Redmond:** En juillet 1987.

**M. Keyes:** Et pourquoi l'a-t-on fermé?

**M. Redmond:** En raison d'un problème de structure dans l'écluse elle-même.

**M. Keyes:** Est-ce que les écluses de Sault Ste-Marie et les écluses américaines sont proches l'une de l'autre?

**M. Redmond:** Elles se trouvent dans le même secteur, à la jonction du lac Supérieur et de la rivière St. Mary. Il y a une zone de rapides entre les deux écluses.

**M. Keyes:** Donc, les bateaux pouvaient choisir d'emprunter les écluses américaines ou les écluses canadiennes?

**M. Redmond:** C'est exact.

**M. Keyes:** À votre avis, à combien reviendraient les travaux de rénovation des écluses afin qu'elles puissent être empruntées par les navires de plus forte jauge?

**M. Redmond:** Nous n'avons jamais envisagé d'agrandir les écluses afin de permettre le passage de plus grands navires. Cette solution ne nous paraît ni rentable, ni viable. Les écluses américaines peuvent très bien absorber le trafic des plus gros navires. Il faudrait investir des millions de dollars si nous voulions faire la même chose du côté canadien. Or, nous estimons que cela n'est pas vraiment nécessaire.

**M. Butland:** Les Américains envisagent actuellement de construire des écluses géantes dont les coûts de construction atteindraient 250 millions de dollars. Il leur faudra également 100 millions de dollars pour restaurer une de leurs écluses actuelles. Voilà pourquoi nous écartons une telle solution pour les écluses de Sault-Sainte-Marie. Nous envisageons au contraire de réduire les activités de nos écluses afin de capter uniquement le trafic des bateaux de plaisance et des bateaux-mouches.

**M. Keyes:** Quel serait le coût d'aménagement d'écluses pour la navigation de plaisance?

**M. Redmond:** Le coût actuel des réparations se chiffrerait entre 12 et 15 millions de dollars. À cela, il faut ajouter les frais annuels d'exploitation ainsi que les frais d'entretien à long terme des écluses.

**M. Fretz (Erie):** Je vais vous poser quelques questions, même si les questions de M. Keyes a posées m'ont déjà apporté quelques éléments de réponse. Donc, votre projet de rénovation vise essentiellement la navigation de plaisance?

**M. Redmond:** C'est juste, monsieur le président. On pourrait peut-être vous donner un peu plus de détails à ce sujet en parlant des écluses américaines, puisque les deux installations sont liées.

[Text]

On the American side there are at present four locks. They operate two during normal times and three during the peak season, the summer season. The reason they operate three locks is to handle the smaller ship, the recreational traffic and the tour boats. I've talked to the U.S. Army Corps of Engineers on this, and it costs them about \$500,000 annually for this additional operation. Also, they have pointed out to me on numerous occasions that it is hazardous to have the smaller boats utilizing the lock system in conjunction with the large lake vessels. This utilization also flies in the face of both governments—I'm talking now about the American and Canadian promotion of recreational traffic to the Great Lakes.

Mr. Butland has mentioned the superlock they are considering. This will probably occur within the next five to ten years, primarily due to the fact that the four locks they have in present operation are aging and require major maintenance. We fully believe that at that time, the American government will ask Canada to participate in the construction of this superlock. We feel that by the creation of a recreational lock, the rehabilitation of our existing lock, this could be part of Canada's contribution towards that seaway system. It would then take the recreational and tour boat traffic out of the larger system.

**Mr. Fretz:** What is the role, if any, for the Ontario government in reconstruction costs?

**Mr. Redmond:** I believe the Ontario government's role could be on the tourism side. We feel that an operating lock, as I mentioned in my initial submission, has a substantial effect on a community's tourism direction. The city of Sault Ste. Marie, Michigan, with a population of approximately 15,000, draws about a million tourists annually. The only attraction in Sault Ste. Marie, Michigan, is the lock. We cannot hope to draw that number of tourists, particularly with an inoperable lock. Tourism is one of our main strategic directions at the present time, and an operating lock would be an extremely important aspect of that strategy.

• 0950

**Mr. Fretz:** Have you done any studies to give an estimated return on investment—that is, revenue generated from lockage fees and spin-off from tourism?

**Mr. Redmond:** Mr. Chairman, no, we have not done detailed studies of that. With respect to lockage fees, that would be a question I think that both nations would have to decide. There are at present no lockage fees on the American system, so I think it would be difficult for us to start charging lockage fees to both American and Canadian boats—the smaller ones.

**Mr. Fretz:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Gustafson, do you have any questions?

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Yes. Thank you, gentlemen, for appearing this morning. The submission that you made indicates that it's mainly recreation that you're concerned with here. Is there any commercial aspect to these locks at all?

[Translation]

Du côté américain, il y a actuellement quatre écluses. Deux d'entre elles sont ouvertes pendant la période normale et trois pendant la saison de pointe, en été. Les Américains utilisent trois écluses pour permettre la navigation des petites embarcations, des navires de plaisance et des bateaux-mouches. D'après le U.S. Army Corps of Engineers, l'exploitation de cette troisième écluse coûte chaque année environ 500 000\$. Les Américains nous ont également fait savoir à plusieurs reprises que la fréquentation des écluses par les petites embarcations aux côtés des grands navires présentait certains risques. À ce titre, le gouvernement américain et le gouvernement canadien ont chacun leur part de responsabilité, puisqu'ils font tous deux la promotion de la navigation de plaisance dans les Grands lacs.

Monsieur Butland a parlé de l'écluse géante qu'envisagent de construire les Américains. Cette écluse sera probablement construite d'ici cinq à 10 ans, d'autant plus que les quatre écluses existantes vieillissent et nécessitent d'importants travaux d'entretien. Nous sommes convaincus que le gouvernement américain demandera au Canada de participer à la construction de cette écluse géante. Nous estimons que le réaménagement des écluses existantes en vue de desservir la navigation de plaisance pourrait être considéré comme la contribution du Canada à la Voie maritime. Les écluses canadiennes pourraient ainsi décharger les grandes écluses de la navigation de plaisance et des bateaux-mouches.

**M. Fretz:** Quelle serait la participation, le cas échéant, du gouvernement de l'Ontario aux frais de réaménagement?

**M. Redmond:** Je crois que le gouvernement de l'Ontario pourrait intervenir sous l'angle du tourisme. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous estimons que la remise en service des écluses aurait un effet important sur les activités touristiques de la ville. Environ un million de touristes visitent chaque année la ville de Sault-Sainte-Marie au Michigan, qui compte une quinzaine de milliers d'habitants. Or les écluses constituent le seul attrait touristique de cette ville. Nous ne pouvons espérer attirer autant de touristes, surtout si nos écluses ne fonctionnent pas. Le tourisme est une de nos principales options stratégiques actuelles et la remise en service des écluses représente un aspect extrêmement important de cette stratégie.

**M. Fretz:** Avez-vous fait des études en vue d'évaluer le rendement du capital investi, c'est-à-dire les recettes provenant des droits d'éclusage et des retombées touristiques?

**M. Redmond:** Non, monsieur le président, nous n'avons pas étudié cet aspect en détail. Pour ce qui est des droits d'éclusage, il faudrait que les deux pays se mettent d'accord. Actuellement, vu que les Américains ne font pas payer de droit, je pense qu'il serait difficile pour nous d'exiger un droit de passage pour les petites embarcations américaines et canadiennes.

**M. Fretz:** Merci.

**Le président:** Monsieur Gustafson, avez-vous des questions?

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Oui. Je vous remercie messieurs d'être venus témoigner ce matin. D'après le mémoire que vous avez déposé, il semble que vous soyez surtout intéressés par la navigation de plaisance. Est-ce que les écluses pourraient avoir des activités commerciales?

[Texte]

**Mr. Redmond:** At one time there was a commercial aspect. We feel that would not be a viable option with the American system being so close by and readily available to Canada. It's based on the size of the present lock and, as Mr. Butland indicated, the cost of upgrading it to a lock to be able to handle the present commercial shipping. The difference is that we think we can handle the recreational aspects quite readily and it would be of substantial benefit to both systems.

**Mr. Gustafson:** I don't pretend to speak this morning for the whole committee, but the witnesses that we've heard, in my opinion, have indicated pretty nearly in every case that the commercial return on the seaway seems to be going down. That's true whether it's the Wheat Board or whether it's the iron ore people. All those who appear before this committee seem to have the same story and of course, this brings up the credibility of governments spending money and the importance of having some positive return for money spent.

How many boats would go through here? How many tourist boats would go through, roughly?

**Mr. Redmond:** There would be in the area of 5,000 each year.

**Mr. Gustafson:** Surely somebody's using it now. There must be small boats floating around in the water out there with the locks closed.

**Mr. Redmond:** Oh, very much so. They're utilizing it at the present time. They're utilizing the American system. I earlier indicated that this creates both a hazardous situation for the smaller recreational boater and the lock tour boats too. We utilize the system at the same time as the large ore and wheat carriers. It is also at the present time costing additional money to the American system.

**Mr. Gustafson:** You stated that there was a \$12 million cost to get the locks functionally operating. How long would it take to recover that kind of money?

**Mr. Redmond:** I can't really answer that question. I did comment earlier on the fact that no charges are being assessed at the present time in the American and the Canadian system, so I couldn't really say.

**Mr. Gustafson:** There would definitely be an economic spin-off to the community.

**Mr. Redmond:** Most certainly.

**Mr. Gustafson:** Yes. It would almost seem to me that there would have to be—I'm not recommending another study here—somebody who'd have to know what those numbers are, given the very difficult economic time we're in. I suppose it's no different for the provincial government than it is for our federal government.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gustafson. Mr. Keyes.

[Traduction]

**M. Redmond:** C'était le cas autrefois, mais nous estimons que ce ne serait pas une option viable en raison de la proximité des écluses américaines. Le problème tient aux dimensions des écluses actuelles et, comme l'a dit M. Butland, au coût de leur réaménagement afin de répondre aux besoins de la navigation commerciale moderne. En revanche, nous croyons que nous pourrions assez facilement répondre aux besoins de la navigation de plaisance, ce qui serait avantageux tant pour les écluses américaines que pour les nôtres.

**M. Gustafson:** Sans vouloir me prononcer au nom de tout le comité, il me semble que les témoins que nous avons entendus jusqu'à présent ont presque tous indiqué que le rendement commercial de la Voie maritime semble accuser une certaine baisse. C'est ce que nous ont dit les représentants de la Commission canadienne du blé et des transporteurs de minerai de fer. Tous les témoins qui comparaissent devant le comité nous disent la même chose. Il faudrait donc que les gouvernements justifient leurs dépenses et que l'on exige un certain rendement sur les capitaux investis.

Combien d'embarcations emprunteraient-elles les écluses? Savez-vous à peu près combien de bateaux réservés aux touristes éclusent chaque année?

**M. Redmond:** Environ 5 000.

**M. Gustafson:** Certains plaisanciers doivent bien utiliser les écluses actuellement. Il doit tout de même y avoir des petites embarcations amarrées-là, puisque les écluses sont fermées, non?

**M. Redmond:** Oui, bien sûr. Il y a beaucoup de plaisanciers. Ils utilisent les installations américaines. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est dangereux pour les petites embarcations de plaisance et pour les bateaux-mouches. Ces petites embarcations côtoient les gros navires de transport de minerai ou de blé. D'autre part, cela occasionne des coûts supplémentaires aux écluses américaines.

**M. Gustafson:** Vous nous avez dit qu'il faudrait 12 millions de dollars pour remettre les écluses en service. Combien de temps faudrait-il pour récupérer cet investissement?

**M. Redmond:** Je ne peux pas répondre à cette question. C'est difficile à savoir, puisque les écluses américaines et canadiennes sont gratuites pour le moment.

**M. Gustafson:** La ville bénéficierait certainement de retombées économiques.

**M. Redmond:** Sans aucun doute.

**M. Gustafson:** Bien. Sans vouloir recommander une autre étude, il me semble qu'on devrait pouvoir obtenir des chiffres, étant donné la période difficile que nous traversons sur le plan économique. Je suppose que c'est la même chose pour le gouvernement provincial que pour le gouvernement fédéral.

**Le président:** Merci monsieur Gustafson. Monsieur Keyes.

[Text]

**Mr. Keyes:** Just a couple of short questions, Mr. Redmond. Travelling through Ontario, there are communities such as Peterborough that get a lot of spin-off business as a result of the recreational boaters who use their lock and the tourists that come to see that lock move and elevate. Has there ever been an impact study done on Sault Ste. Marie as a result of the closing of the lock back in 1987?

• 0955

**Mr. Redmond:** Yes. At that time there was a socio-economic study done by a consultant for the federal government. It was called the Whiting report. As I indicated in my submission, the outcome of that report was that they felt a national historic park would have about the same economic benefit to the municipality as an operating lock. I indicated we took strong exception to the material that was used in preparing this report, and I think I have been very kind in our position on that. Very simply, they used flawed material that was out of date and no new study was done at that time.

**Mr. Keyes:** Let's say they go ahead and spend \$10 million to \$15 million to create this recreational lock for Sault Ste. Marie. I'm a pleasure boater and I have the choice between a lock that's going to charge me and the American lock where there is no fee. How are you going to be able to guarantee the recreational boater uses your lock and not the American lock, which is free of charge?

**Mr. Redmond:** I don't think there's any guarantee. We do know a number of recreational boaters are refusing to go beyond the Sault at the present time because of the safety aspect of having to lock through with the larger carriers.

I think it's safe to say both the American and Canadian governments and certainly our provinces are promoting tourism and recreational boating. Hopefully Sault Ste. Marie will be the jump off point to Lake Superior some day soon. It is sort of the last frontier of boating.

**The Chairman:** Mr. Redmond, the letter from Mr. Clark to Mr. Butland dated June 7 indicates this property is owned by Parks Canada.

**Mr. Redmond:** That's correct.

**The Chairman:** So it's never really been owned by the seaway.

**Mr. Redmond:** It was owned by the seaway at one point and was then turned over to Parks Canada.

**The Chairman:** When did that occur, Mr. Redmond?

**Mr. Redmond:** About 15 years ago is my best guess.

**The Chairman:** And what was the intent of Parks Canada in taking it over?

**Mr. Redmond:** I don't really know. Probably the lock sizing was moving it out of the purely commercial shipping area. I have covered that area before. It does not have the depth or sizing to handle the seaway depth vehicles being used today.

[Translation]

**M. Keyes:** Monsieur Redmond, je n'ai que quelques brèves questions à vous poser. Il y a plusieurs villes comme Peterborough, en Ontario, qui bénéficient des retombées économiques de la navigation de plaisance et du tourisme. En effet, les embarcations de plaisance empruntent les ouvrages hydrauliques de l'endroit et les touristes viennent les voir monter et descendre. A-t-on déjà étudié l'incidence de la fermeture des écluses de Sault Ste-Marie en 1987?

**M. Redmond:** Oui. À l'époque, le gouvernement fédéral avait demandé à un consultant d'effectuer une étude socio-économique. C'est ce qui nous a valu le rapport Whiting. Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'auteur de ce rapport a conclu que la création d'un parc historique national aurait, pour la municipalité, le même effet sur le plan économique que des écluses en état de fonctionner. Je vous ai dit que nous avons vivement contesté les données dont le consultant s'est servi pour préparer ce rapport, et je pense que j'ai été très indulgent. Je répète donc que le consultant a utilisé des données sans valeur et qu'aucune autre étude n'a été entreprise à l'époque.

**M. Keyes:** Supposons que l'on décide de dépenser 10 à 15 millions de dollars pour créer des installations touristiques sur le site des écluses de Sault Ste. Marie. Les navigateurs de plaisance auront le choix entre les écluses canadiennes, payantes, et les écluses américaines qui sont gratuites. Comment pouvez-vous m'assurer que les navigateurs emprunteront vos écluses plutôt que les écluses américaines qui sont gratuites?

**M. Redmond:** Je ne peux rien vous assurer. Ce que nous savons, c'est que certains navigateurs de plaisance refusent actuellement d'aller plus loin que Sault Ste. Marie parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils doivent côtoyer de gros navires.

Il est clair, en tout cas, que les gouvernements américain et canadien, ainsi que notre province, encouragent le tourisme et la navigation de plaisance. Nous espérons qu'un jour prochain Sault Ste. Marie sera la porte d'entrée du Lac Supérieur. Nous sommes pratiquement au seuil de la dernière étape pour la navigation de plaisance.

**Le président:** Monsieur Redmond, la lettre que M. Clark a fait parvenir à M. Butland le 7 juin indique-t-elle que le site des écluses appartient à Parcs Canada?

**M. Redmond:** Oui, c'est exact.

**Le président:** Par conséquent, les écluses n'ont vraiment jamais appartenu à la Voie Maritime.

**M. Redmond:** Si, mais elles ont été cédées à Parcs Canada.

**Le président:** Quand cela?

**M. Redmond:** Il y a une quinzaine d'années, je crois.

**Le président:** Et quelle était l'intention de Parcs Canada lors de l'acquisition des écluses?

**M. Redmond:** Je l'ignore. Il est probable qu'en raison de leurs dimensions, les écluses ne pouvaient pas prétendre attirer les navires de commerce. Elles ne sont ni assez larges ni assez profondes pour permettre le passage des navires de fort tonnage qui naviguent aujourd'hui dans les Grands Lacs.

[Texte]

**The Chairman:** So it was surplus to the seaway needs. Did it turn it over or sell it?

**Mr. Redmond:** I have no idea whether it was sold or just turned over.

**The Chairman:** In terms of the absence of lockage fees on the American side, is it a case, as in the other parts of the system, where the fees are paid and then rebated, or are there simply no fees there at all?

**Mr. Redmond:** I understand there are no fees at all and no rebate system.

**The Chairman:** Are there any other questions.

**Mr. Gustafson:** As a point of information, a prairie boy knows what it is to drive a ski-doo across the prairies but not much about boating. Do these people who go through the American locks have to go through customs, or what happens?

**Mr. Redmond:** Yes. If it's a Canadian boat it goes through customs in the locks area.

**Mr. Gustafson:** One of the considerations of late has been cross-border shopping. I would imagine some cross-border shopping is done by boat.

**Mr. Redmond:** I am not sure whether it's legal or illegal.

**The Chairman:** We certainly wouldn't want you to give a legal opinion, Mr. Redmond.

Mr. Fretz, you had a question.

**Mr. Fretz:** Mr. Redmond, I was in the Sault this summer and if I remember correctly I saw a number of tour boats, not pleasure craft, that take tourists through the canal system. Are any of those boats Canadian, or are they all American?

**Mr. Redmond:** We have one Canadian tour boat operator on our side of the river. The Americans have about five or six tour boats that operate on their side.

• 1000

I spoke earlier of the number of tourists they attract compared to ourselves. That's the reason for their being able to operate this number of tour boats. It is an attraction. People like to look at canals, particularly operating ones.

**Mr. Fretz:** Would it be your view that more business could be generated through tour boats on the Canadian side if this canal were operable?

**Mr. Redmond:** Very much so. Our city is spending substantial sums on our waterfront. If you've been in Sault Ste. Marie lately it's really becoming a state-of-the-art waterfront and is very much dependent on what goes on at the water adjacent to it. Our main tourist attraction right at the present time is an ACR train tour, a wilderness tour, which attracts approximately 100,000 passengers a year, decreasing gradually due to the economic times. Coupled with an operating lock, we feel this would be a substantial boost to the tourism business.

[Traduction]

**Le président:** Par conséquent, les écluses de Sault Ste. Marie ne répondaient plus aux besoins de la voie maritime. Est-ce qu'elles ont été vendues ou données?

**M. Redmond:** Je n'en sais absolument rien.

**Le président:** Il n'y a pas de droits d'éclusage dans les écluses américaines, mais je me demande si les navires passent les écluses gratuitement ou s'ils doivent payer un droit qui leur est par la suite remboursé.

**M. Redmond:** Je crois qu'il n'y a pas de droit ni de système de ristourne.

**Le président:** Est-ce qu'il y a d'autres questions?

**M. Gustafson:** Étant un gars des Prairies, je m'y connais en motoneige, mais pas grand-chose sur la navigation. Je voudrais donc savoir si les navigateurs qui empruntent les écluses américaines doivent passer un contrôle douanier?

**M. Redmond:** Oui. Les embarcations canadiennes doivent passer la douane dans les écluses.

**M. Gustafson:** Il est question, depuis quelque temps, du magasinage de l'autre côté de la frontière. Je suppose donc que les gens peuvent aller faire des achats en bateau.

**M. Redmond:** Je ne sais pas si c'est légal ou illégal.

**Le président:** On ne vous demande pas une opinion juridique, monsieur Redmond.

Monsieur Fretz, vous aviez une question.

**M. Fretz:** Monsieur Redmond, je suis allé à Sault Ste. Marie cet été et, si je me souviens bien, j'ai vu plusieurs bateaux-mouches, pas des embarcations de plaisance, qui faisaient visiter les écluses aux touristes. Est-ce que certains de ces bateaux sont canadiens ou sont-ils tous américains?

**M. Redmond:** Il y a une entreprise canadienne qui organise des excursions de notre côté de l'eau. Les Américains, quant à eux, ont six ou cinq bateaux-mouches de leur côté.

J'ai parlé tout à l'heure du nombre de touristes que les Américains attirent par rapport à nous. C'est la raison pour laquelle ils peuvent affréter autant de bateaux-mouches. C'est une attraction touristique. Les gens aiment bien regarder le long des canaux, surtout quand ils sont en activité.

**M. Fretz:** Croyez-vous que les bateaux-mouches seraient plus nombreux sur la rive canadienne si le canal était remis en service?

**M. Redmond:** Oui, absolument. Notre ville consacre beaucoup d'argent au secteur riverain. Si vous êtes venu récemment à Sault Ste. Marie, vous avez pu constater que la rive est aménagée de manière très moderne et qu'elle dépend beaucoup de ce qui se passe sur l'eau. Actuellement, notre principale attraction touristique est le train ACR qui offre une excursion dans les terres sauvages. Cette excursion, qui attire environ 100 000 personnes par an, connaît un certain ralentissement, en raison des difficultés économiques que nous traversons actuellement. Nous pensons que l'industrie du tourisme serait très stimulée si on pouvait compléter cette attraction par des écluses en état de fonctionner.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Redmond, if the lock was rehabilitated and the canal was rehabilitated, what about the operation and maintenance costs? Who would bear those in your plan?

**Mr. Redmond:** Mr. Chairman, there's no question in my mind that it would have to be an ongoing responsibility of the federal government for both operation and maintenance of the system. Perhaps there is room for provincial participation in that costing. I don't know the answer to this question.

**Mr. Butland:** May I have a one minute wrap-up when this is all done?

**The Chairman:** Sure. Any further questions? No further questions, so Mr. Butland. . .

**Mr. Butland:** The only thing I would like to stress is the sovereignty side of this.

In several letters from the secretary of the army civil works people on the American side they're indicating that they're spending money now to accommodate Canadian boaters. Thirty percent of the traffic through the American system is Canadian. The reason the Canadian lock was built in the first place is because the Americans said we couldn't use their lock system any more. Canadians built the lock system on our side. It was state of the art at that time, over 100 years ago. Now they're saying they're accommodating us as long as it's practical. But in a letter they indicate:

I believe the United States and Canada should jointly consider remedial actions, including a sharing of the costs for the continuation of navigation at Sault Ste. Marie.

The politicians on the American side have said to me on several occasions that if we don't have an operating lock on our side and 30% of the traffic is Canadian, when they rehabilitate their lock they will certainly be going to the Canadian government to participate in the financing of their side. So we believe there is a certain amount of international flavour to this Canadian sovereignty.

The reason we're here on the transport committee is not only because you accepted us for being here, but Parks Canada said on many occasions that they're not in the canal business or the navigation business. It's the lowest thing on their priority. They're interested in parks and the environment, not navigation. So we believe it's rightfully in the purview of transport.

Financially, the federal government put forward \$5 million on the table four years ago with a tremendous number of strings attached to it. Hopefully, the Ontario government will also participate. They have strongly said this is federal jurisdiction, not provincial.

I thank you.

[Translation]

**Le président:** Monsieur Redmond, qui assumerait les coûts d'opération et d'entretien de ces écluses et du canal si on les restaurait? D'après vos plans, qui en prendrait charge?

**M. Redmond:** Monsieur le président, il ne fait aucun doute dans mon esprit que ce serait au gouvernement fédéral de prendre à charge les frais d'opération et d'entretien des écluses et du canal. Éventuellement, la province pourrait absorber une partie de ces coûts, mais je ne peux pas répondre à cette question.

**M. Butland:** Est-ce que vous pourriez m'accorder une minute pour conclure quand nous aurons fini la discussion?

**Le président:** Certainement. Est-ce qu'il y a d'autres questions? Alors, allez-y, monsieur Butland, puisqu'il n'y a pas d'autres questions. . .

**M. Butland:** Alors, je vais parler de l'incidence de tout ceci au niveau de la souveraineté.

Le secrétaire du corps de génie civil de l'armée américaine m'a fait parvenir plusieurs lettres dans lesquelles il rappelle que les navigateurs canadiens utilisent les écluses américaines aux frais des contribuables américains. Les navigateurs canadiens représentent 30 p. 100 du trafic des écluses américaines. Je rappelle que les écluses canadiennes ont été construites au départ parce que les Américains refusaient de laisser nos bateaux emprunter les leurs. Le Canada a donc construit ses propres écluses, il y a une centaine d'années. À l'époque, c'était un ouvrage qui utilisait les techniques de pointe. Aujourd'hui, les Américains nous disent qu'ils acceptent d'écluser les navires canadiens dans la mesure où il n'y a pas d'autre solution pratique. Mais, voici le contenu d'une lettre qu'ils m'ont fait parvenir:

J'estime que les États-Unis et le Canada devraient envisager conjointement d'autres initiatives telles que le partage des coûts de la navigation à Sault Ste. Marie.

Les politiciens américains m'ont dit à plusieurs reprises que si nous ne restaurons pas nos écluses et que si 30 p. 100 des embarcations qui empruntent leurs écluses sont canadiennes, ils exigeront que le gouvernement canadien participe financièrement aux travaux de restauration de leurs écluses. Par conséquent, nous pensons qu'il faut tenir compte de la réalité internationale lorsque nous parlons de la souveraineté canadienne.

Si nous sommes venus témoigner au Comité permanent des transports, c'est tout d'abord parce que vous avez eu la gentillesse de nous accepter et que Parcs Canada a affirmé à maintes reprises que les canots et la navigation n'étaient pas de son ressort. Ces deux secteurs sont au bas de leur liste de priorité. Parcs Canada s'intéresse aux parcs et à l'environnement, pas à la navigation. C'est pourquoi nous estimons que notre cas relève des transports.

Il y a quatre ans, le gouvernement fédéral a proposé une participation de 5 millions de dollars, assortie de nombreuses conditions. Nous espérons que le gouvernement ontarien acceptera également d'assumer une partie des coûts, bien qu'il ait précisé que les écluses relevaient du gouvernement fédéral et non pas du gouvernement provincial.

Merci.

[Texte]

**Mr. Keyes:** Use your pull, Steve.

**Mr. Butland:** I'm going to try, Stan.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Butland and Mr. Redmond, for appearing in front of us this morning.

We have Mr. Stewart coming. He was scheduled for 10:15 a.m. I imagine he'll be along in a couple of minutes. Let's break for five minutes and reconvene.

• 1004

• 1012

**The Chairman:** If we can resume our hearings, we welcome back Mr. Stewart. After hearing a number of witnesses, in accordance with your agreement, we appreciate your coming back to see us as we approach the point of wrapping up our hearings and getting ready to write our report. We would like you to respond, Mr. Stewart, to some of the concerns that have been raised and that we've outlined in our letter to you.

**Mr. Glendon R. Stewart (President and Chief Executive Officer, St. Lawrence Seaway Authority):** Thank you, Mr. Chairman. I don't have notes or a statement this morning, so we can start the questioning if that is satisfactory with you.

**Mr. Fretz:** Mr. Stewart, welcome. As you know from our chairman's letter to you of November 9 regarding the visit to this committee of Mayor Longo from Thorold, do you have anything you would like to share with us regarding the City of Thorold's request?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, we have been attempting, as I am sure Mayor Longo mentioned to you, to come to some agreement for the property that he was discussing with you here some weeks ago. We have not yet been able to come to an agreement that is both satisfactory to the City of Thorold and satisfactory to the Seaway Authority. We continue to discuss and negotiate with Mayor Longo and we hope before long we will have an agreement.

I guess the fact with regard to the property is that it is part of the land that is held in reserve for a new canal or an expanded canal. We still think it's appropriate that it be held in reserve for that purpose.

**Mr. Fretz:** You still feel it's appropriate to keep the land in reserve. I think I have sympathy for those views and yet, Mr. Stewart, you said you hoped to have an agreement. Is there any kind of a timeframe you are looking at?

**Mr. Stewart:** First of all, the agreement would cover the maintenance for the cemetery in question, the Lakeview Cemetery, which was Mr. Longo's principal concern. As I think committee members will know, we did have a maintenance agreement which expired in 1987 and we've been anxious to renew that maintenance agreement for another period of time.

[Traduction]

**M. Keyes:** Il faut utiliser ton influence, Steve.

**M. Butland:** Je vais m'y mettre, Stan.

**Le président:** Je remercie messieurs Butland et Redmond d'être venus témoigner ce matin.

Nous attendons M. Stewart. Il devait passer à 10h15. Je suppose qu'il sera là dans quelques minutes. Nous allons donc faire une pause de cinq minutes.

**Le président:** Nous allons reprendre la séance. Nous souhaitons la bienvenue à M. Stewart. Conformément à l'entente que nous avons faite, nous vous avons demandé de revenir au comité après que nous ayons entendu d'autres témoins, afin de vous consulter à nouveau au moment où nous nous préparons à mettre un terme à nos audiences et commencer la rédaction de notre rapport. Monsieur Stewart, nous vous prions donc de répondre à certaines questions qui ont été soulevées devant nous et dont nous vous avons fait part dans la lettre que nous vous avons adressée.

**M. Glendon R. Stewart (président et dirigeant principal de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent):** Merci, monsieur le président. N'ayant pas de notes ni de déclaration à faire ce matin, je pense que nous pouvons passer directement aux questions, si cela vous convient.

**M. Fretz:** Monsieur Stewart, je vous souhaite la bienvenue. Le président vous a informé, dans la lettre qu'il vous a adressée le 9 novembre, du passage au comité de M. Longo, maire de Thorold. Qu'avez-vous à nous dire au sujet de la demande présentée par la ville de Thorold?

**M. Stewart:** Monsieur le président, je suis certain que M. Longo vous a signalé que nous avons tenté de parvenir à un accord au sujet de la propriété dont il est venu vous parler il y a quelques semaines. Nous n'avons pas réussi à conclure une entente qui soit satisfaisante aussi bien pour la ville de Thorold que pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous poursuivons les discussions et négociations et nous espérons que nous parviendrons bientôt à un accord.

Le différend vient du fait que la propriété en question fait partie de terrains qui sont mis en réserve en vue de l'élargissement du canal ou de la construction d'un nouveau canal. Nous estimons que la mise en réserve de ces terrains est encore justifiée.

**M. Fretz:** Vous pensez donc qu'il est justifié de garder ces terrains en réserve. Je vous comprends, monsieur Stewart, mais vous venez de dire que vous espérez conclure bientôt une entente avec la ville de Thorold. Est-ce que vous vous êtes fixé un certain délai?

**M. Stewart:** Précisons tout d'abord que l'entente porterait sur l'entretien du cimetière de Lakeview. C'est la question qui préoccupe M. Longo. Je crois que les membres du comité savent que l'entretien du cimetière était prévu aux termes d'une entente qui a pris fin en 1987 et que nous avons l'intention de renouveler cette entente.

[Text]

• 1015

So the agreement I talk about is to continue the present arrangement as distinct from any other activity with that piece of property. In 40 years time or less from now the canal will have to be reconstructed. That property will be needed for a new canal.

**Mr. Fretz:** I would like to ask a few other questions, Mr. Chairman, not related to that particular issue.

We have had opinions expressed by some of our witnesses that it would be helpful to the fleets plying the Great Lakes and through the St. Lawrence Seaway system if the canals and/or locks were increased in depth. As I recall, one witness even shared with us that if it were increased in depth just one inch how much extra tonnage a ship would be able to carry. What consideration have you given to increasing the depth of the canals?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, this past year we have increased the depth throughout the system by one inch, to 26 feet 1 inch. In fact, we have increased the draft in the Welland Canal section of the system to 26 feet 3 inches.

Later in this year, in approximately midsummer, we increased the draft in the Montreal-Lake Ontario section to 26 feet 3 inches. As of today, the draft throughout the system has been increased by 3 inches. At the end of this season, the draft of 26 feet 3 inches in the Montreal-Lake Ontario section will revert back to the 26 feet 1 inch at which it started at the beginning of the year. The reason for this is that we had higher water levels than we anticipated through this past year. We were able to increase the draft because we had more water as distinct from lowering the bottom.

We have worked on the draft question. We continue to consider how it is we can get more draft in the system. As I'm sure your witnesses have told you, it's very expensive. It would cost millions and millions of dollars, depending on just how much more draft was being considered.

**Mr. Fretz:** I realize we're almost into the month of December. Let's say that sales of grain for some reason or other continue, and we expect a large amount of traffic in the seaway system. What kinds of problems would you experience in lengthening the season for an extra few days, a week or ten days? Is this possible so that we could get the maximum use out of the seaway system and allow the grain to flow?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, it is possible. It would depend at this time of the year upon the weather. The deciding factor is the weather. We have said to the industry that we'll open a few days sooner and operate a few days later if the weather cooperates and if the business is there. It's expensive for us to be in business without any ships using the system. At this time of the year, if December is particularly severe in terms of weather, it's virtually impossible for us to keep the system open beyond a particular date, that date to be determined by the severity of the weather.

**Mr. Fretz:** What would be necessary in the future to extend the period?

[Translation]

Ainsi, l'entente que nous envisageons permettra de reconduire les dispositions actuelles sans apporter d'autres modifications à ce terrain. Dans une quarantaine d'années, ou peut-être moins, quand il faudra reconstruire le canal, nous aurons besoin de ce terrain.

**M. Fretz:** Monsieur le président, je voudrais poser d'autres questions ne portant pas sur cet aspect particulier.

Certains témoins que nous avons entendus ont signalé qu'il serait utile d'augmenter la profondeur des canaux et des écluses pour permettre aux navires qui fréquentent les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent de les emprunter. Si je me souviens bien, un témoin nous a même affirmé qu'il suffirait d'augmenter la profondeur d'un pouce pour permettre aux navires de transporter une cargaison beaucoup plus grande. Avez-vous envisagé d'augmenter la profondeur des canaux?

**M. Stewart:** Monsieur le président, nous avons augmenté, au cours de l'année écoulée, la profondeur de tout le réseau d'un pouce, la portant à 26 pieds 1 pouce. De fait, la profondeur du canal Welland a été portée à 26 pieds 3 pouces.

Un peu plus tard au cours de l'année, vers le milieu de l'été, nous avons augmenté la profondeur du tronçon Montréal-Lac Ontario, la portant à 26 pieds 3 pouces. Nous avons gagné trois pouces de profondeur dans l'ensemble du réseau. À la fin de la saison, le tronçon reliant Montréal ou lac Ontario n'aura plus 26 pieds 3 pouces de profondeur, mais 26 pieds 1 pouce comme au début de l'année. C'est grâce à l'augmentation du niveau de l'eau que nous avons pu augmenter la profondeur et non pas par des travaux de creusement.

Nous avons examiné le problème de la profondeur et nous continuons à étudier les différentes possibilités. Les témoins que vous avez entendus vous ont probablement dit que cela implique des travaux très coûteux. Cela coûterait des millions et des millions de dollars, selon l'augmentation de profondeur envisagée.

**M. Fretz:** Le mois de décembre n'est pas loin. Supposons que les ventes de grain se poursuivent pour une raison ou une autre, contribuant à augmenter la navigation sur la voie maritime. À quel genre de problèmes devriez-vous faire face si l'on décidait de prolonger la saison de quelques jours, d'une semaine ou plus? Est-ce que cela serait possible afin de permettre un usage maximal de la Voie maritime et la circulation des transporteurs de grain?

**M. Stewart:** C'est possible, monsieur le président. Toutefois, à ce moment de l'année, tout dépend du temps. C'est le temps qui décide. Nous avons précisé à l'industrie que la Voie maritime serait ouverte quelques jours plus tôt et fermerait quelques jours plus tard si le temps le permet et si le trafic ne ralentit pas. Cela coûte cher de rester ouvert quand aucun navire ne circule. À cette époque de l'année, si le mois de décembre est particulièrement froid, il est pratiquement impossible de rester ouvert au-delà d'une certaine date qui varie selon la température.

**M. Fretz:** Que faudrait-il faire à l'avenir pour repousser la date de fermeture?

[Texte]

**Mr. Stewart:** First of all, the ice-breaking resources of the Canadian Coast Guard, which we rely on to break ice both at the beginning of the season and at the end of the season in particular years, may not be sufficient to keep a system going into January or even longer.

Perhaps a more important consideration is the fact that the narrow channels restrict the ice. It's not like the Gulf of St. Lawrence, where you can break the ice and it will slide under other sheets of ice and dissipate in the gulf. When you have a confined channel there's nowhere for that ice to go. As soon as you break the track, the ice closes in behind the ice-breaker. This means that the vessels in convoy can't make their passage because they're going through ice that they can't negotiate.

So the problem is at least those two things. It is the lack of sufficient ice-breaking resources to include the seaway system on a longer-term basis, and it is the fact that if you were to break ice in the narrow, confining channels, both in the Montreal-Lake Ontario section and in the Welland Canal, there would be nowhere for it to go, so you would just be wasting your time.

• 1020

**Mr. Fretz:** Mr. Stewart, this morning testimony was given to us regarding the canal at Sault Ste. Marie. It seems to me that the lack of tour boats in the Welland Canal could be a tremendous asset to the tourism business in the Niagara Peninsula. What would be the cost for a tour ship—I don't know how many passengers it would carry—to go through the Welland Canal system. What would be the lockage fees from one end to the other?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, I am not sure I can give you a precise figure because the figure depends on the gross registered tonnage of the ship, and it depends on the number of passengers that such a ship would carry, but I can tell you that during this past year we have included in our incentive toll program, an incentive for passenger vessels carrying 20 or more passengers which have not transited the system in the last five years. The incentive that we are offering is the same as the new business incentive, in other words, 25% off the tariff from the beginning of the season to the end of June, 50% off the tariff for July, August and September, and 25% off the tariff from the beginning of October until the end of the season. They are the same parameters.

It is too early to report on its success, but I hope that incentive, along with the others we have offered, will encourage passenger vessels and small cruise vessels to use the system and participate in a trade that I think is there. Mr. Fretz, as you pointed out, it is a good idea.

In terms of the tolls on a vessel, I can't give you a figure but I could provide a representative figure for a particular size of vessel.

**Mr. Fretz:** Are there any passenger ships going through the canal system, part of it or...?

[Traduction]

**M. Stewart:** Tout d'abord, l'intervention des brise-glaces de la Garde côtière canadienne, auquel nous faisons appel certaines années en début et en fin de saison, ne suffirait peut-être pas pour garder la Voie maritime ouverte jusqu'en janvier ou même plus tard.

Il y a lieu de tenir compte du fait que les chenaux étroits empêchent le mouvement des glaces. Ce n'est pas comme dans le golfe du Saint-Laurent où les blocs de glace peuvent glisser sous les autres et se disperser dans le golfe. Dans un espace réduit, les blocs de glace ne peuvent pas se disperser. La glace se reforme immédiatement derrière le brise-glaces. Les convois de navires ne peuvent se frayer un passage parce qu'ils ne peuvent briser la glace.

Voilà donc au moins deux éléments dont il faut tenir compte. Nous n'avons pas assez de brise-glaces pour assurer le service sur toute la Voie maritime pendant une saison prolongée, mais de plus, si l'on brisait la glace dans l'espace restreint des chenaux étroits entre Montréal et le Lac Ontario, ainsi que dans le canal Welland, les glaces s'y trouveraient coincées, de sorte que ce serait une pure perte de temps.

**M. Fretz:** Monsieur Stewart, les témoins qui vous ont précédé ce matin nous ont parlé du canal situé à Sault Ste. Marie. Il me semble que si des bateaux-mouches pouvaient passer dans le canal Welland, ce serait un atout formidable pour le tourisme dans la péninsule du Niagara. Quel serait le coût du passage d'un bateau-mouche—j'ignore combien de passagers il pourrait transporter—dans le réseau du canal Welland? À combien s'élevaient les droits d'éclusage d'une extrémité à l'autre?

**M. Stewart:** Monsieur le président, je ne suis pas certain de pouvoir vous donner de chiffres précis parce qu'ils varieraient selon le tonnage brut enregistré du bateau et selon le nombre de passagers qu'il transporterait, mais je peux vous dire que pendant l'année qui se termine, nous avons ajouté dans notre programme de péage un facteur d'incitation pour les navires transportant 20 passagers ou plus et qui n'ont pas passé par le réseau dans les cinq dernières années. Le facteur d'incitation que nous offrons est le même que pour les nouveaux clients, c'est-à-dire un rabais de 25 p. 100 sur le tarif du début de la saison jusqu'à la fin de juin, de 50 p. 100 sur le tarif de juillet, août et septembre et enfin de 25 p. 100 sur le tarif du début d'octobre jusqu'à la fin de la saison. Ce sont donc les mêmes conditions.

Il est trop tôt pour dire si le programme a eu du succès, mais j'espère que ces rabais, en plus des autres mesures que nous avons prises, vont encourager des navires à passagers et de petits bateaux de croisière à utiliser le réseau et à profiter de cette perspective de commerce qui existe, à mon avis. Comme vous l'avez pertinemment fait remarquer, monsieur Fretz, c'est une bonne idée.

Pour ce qui est du péage, je ne peux pas vous donner de chiffres précis, mais je pourrais vous donner un chiffre représentatif dans le cas d'un navire de certaines dimensions.

**M. Fretz:** Est-ce qu'il y a des navires à passagers qui traversent le réseau des canaux, ou une partie...?

[Text]

**Mr. Stewart:** There are a few small tour vessels. I think that is the best way to describe them. It certainly is not a flourishing industry at the moment. If you fly in planeloads of tourists from Europe and provide an exciting week of activity for them, and you would have to do that, every day would have to be full. You could fly a group into Toronto, have them go through the canal and visit the Falls, and have them visit other points of interest in southern Ontario. If it was properly organized I think it would be a successful venture.

So we have that in mind. At some later date I could certainly give you the figures for this year, but at the moment we don't have them.

**Mr. Fretz:** Thank you.

**Mr. Keyes:** Welcome back, Mr. Stewart. You said you hadn't as yet come to an agreement with the City of Thorold. How many other communities have approached the St. Lawrence Seaway Authority with circumstances similar to Thorold's—that is, land acquisition or land acquirement from the authority?

**Mr. Stewart:** There are other interests in the Niagara Peninsula that have approached the authority. Just how many there are, I cannot say.

**Mr. Keyes:** More than a dozen communities?

**Mr. Stewart:** No, certainly not. One or two or three, perhaps.

**Mr. Keyes:** Communities, municipalities, cities...?

**Mr. Stewart:** In some instances it is not to acquire the property, it is to make use of it. In other words, to lease the land.

**Mr. Keyes:** All right. I want to come back to the Thorold situation in a moment, but first I want to ask a couple of questions. First, what do you estimate will be the losses of the seaway this year?

**Mr. Stewart:** It will be \$12 million.

**Mr. Keyes:** What are the seaway's projections for the next three to five years, bearing in mind the present economic situations or circumstances that have presented themselves as of late—the Russian wheat sales, etc.?

**Mr. Stewart:** The projections for the next five years are that the reserve we spoke about when I was here on April 1 will carry the seaway through the next year and most of the following year, but it will not be sufficient to cover the losses in the year that follows, the third year from now in other words.

• 1025

**Mr. Keyes:** So those reserves will continue to deplete in order to sustain the seaway?

**Mr. Stewart:** That's right. Since I was here on April 1 we have revised our forecast; our forecasts are now lower and worse than they were on April 1. Therefore, my more optimistic prediction of April 1 isn't now the case.

[Translation]

**M. Stewart:** Il y a quelques petits bateaux-mouches. Je pense que c'est la meilleure manière de les décrire. Ce n'est certainement pas une industrie florissante à l'heure actuelle. Si vous ameniez des groupes de touristes d'Europe par avion pour leur offrir une semaine d'activités intéressantes, il faudrait leur offrir des journées bien remplies. On pourrait amener ces touristes à l'aéroport de Toronto, puis leur faire passer le canal et visiter les fameuses chutes, et enfin les amener visiter d'autres endroits intéressants dans le sud de l'Ontario. Je pense qu'avec une bonne organisation, une telle entreprise pourrait très bien réussir.

Nous songeons donc à ce genre de possibilité. Je pourrais certainement vous donner plus tard les chiffres relatifs à cette année, mais pour l'instant, je ne les ai pas.

**M. Fretz:** Je vous remercie.

**M. Keyes:** Bienvenue encore une fois au comité, monsieur Stewart. Vous dites que vous n'avez pas encore conclu d'accord avec la ville de Thorold. Combien d'autres localités se sont adressées à l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour traiter de situations semblables à celles de Thorold—c'est-à-dire de l'acquisition de terrains appartenant à l'administration?

**M. Stewart:** Il y a d'autres localités de la péninsule du Niagara qui se sont adressées à l'administration. Je ne peux pas dire exactement combien.

**M. Keyes:** Plus d'une douzaine de localités?

**M. Stewart:** Non, certainement pas. Une, deux ou peut-être trois.

**M. Keyes:** Des localités, des municipalités, des villes...?

**M. Stewart:** Dans certains cas, il ne s'agit pas d'acheter le terrain, mais plutôt de l'utiliser. Autrement dit, de louer le terrain.

**M. Keyes:** Très bien. Je vais revenir à la question de Thorold dans un instant, mais je tiens tout d'abord à vous poser une ou deux autres questions. Premièrement, à combien estimez-vous les pertes de la Voie maritime cette année?

**M. Stewart:** Elles seront de l'ordre de 12 millions de dollars.

**M. Keyes:** Quelles sont les prévisions de l'Administration de la Voie maritime pour les trois à cinq prochaines années, compte tenu de la situation économique actuelle et des événements qui sont survenus récemment—par exemple les ventes de blé à la Russie?

**M. Stewart:** D'après nos prévisions pour les cinq prochaines années, la réserve dont nous avons parlé lorsque je suis venu ici le 1<sup>er</sup> avril sera suffisante pour couvrir les frais de la Voie maritime pendant l'année qui vient et la plus grande partie de l'année suivante, mais elle ne sera pas suffisante pour compenser les pertes de l'année qui suivra, c'est-à-dire dans trois ans.

**M. Keyes:** On continuera donc d'épuiser ces réserves pour assurer le fonctionnement de la Voie maritime?

**M. Stewart:** C'est exact. Nous avons révisé nos prévisions depuis ma comparution le premier avril et nous les avons révisées à la baisse; nos prévisions sont donc pires que ce qu'elles étaient le premier avril. Par conséquent, mes prévisions les plus optimistes du premier avril ne valent plus.

[Texte]

**Mr. Keyes:** Can you give us what that is now?

**Mr. Stewart:** I had predicted that in the year 1996-97 we would break even, and now we will not, under present circumstances, break even at all during this century. In fact, we may have to borrow funds.

**Mr. Keyes:** During this century?

**Mr. Stewart:** During this century.

**Mr. Keyes:** What was the authority's original capital spending plan?

**Mr. Stewart:** In terms of...?

**Mr. Keyes:** In terms of say the superlock at the Welland or those kinds of projects, those kinds of capital expenditures. Did you have an overall wish list of what those costs would be?

**Mr. Stewart:** The superlock and the new construction of four locks to replace the seven, to the north of the existing Lock 7, is anticipated to occur in maybe 2030, not before 2030. We spoke last time about expansion at the moment not being necessary because business is down and capacity is sufficient. But the fact of the matter is that in approximately 2030 the canal is going to have to be rebuilt, and if we're going to rebuild the canal maybe we should make it more suitable than it is at the moment, by increasing the size of the locks and reducing their number from seven to four.

**Mr. Keyes:** But that's still a big maybe.

**Mr. Stewart:** Yes, but I think the reconstruction is not a maybe, Mr. Keyes. I think that will have to happen. We've just gone through what we might describe as a mid-life refit in that canal. In less than 40 years—the second half of the canal's life, it being built in 1932—some major work, probably reconstruction, is going to have to take place.

**Mr. Keyes:** Does that reconstruction work touch on or have anything to do with the lands—I'm coming back full circle here—that Thorold is interested in?

**Mr. Stewart:** Yes, it does, and it does for this reason: The Welland bypass project, which members of the committee will be familiar with, was completed in 1973. That straightened out a portion of the Welland Canal; it not only straightened it out, it widened it to 110 feet so that it can accommodate the large vessels. So we already have the beginning of the fifth Welland Canal, if you want, in the sense that the bypass both straightens the canal to make it more suitable for larger ships and widens the canal to make it suitable for their wider beam.

The continuation of that runs through the lands that Thorold has been talking about and continues in a northeasterly direction from the present alignment of the Welland Canal.

**Mr. Keyes:** Has that extension begun yet?

[Traduction]

**M. Keyes:** Pouvez-vous nous dire quelles sont vos prévisions maintenant?

**M. Stewart:** J'avais prévu qu'en 1996-1997 nous atteindrions le seuil de rentabilité, mais étant donné les circonstances actuelles, nous ne parviendrons pas à faire nos frais avant la fin de ce siècle. Nous pourrions même être obligés de faire des emprunts.

**M. Keyes:** Pendant le siècle en cours?

**M. Stewart:** Pendant le siècle en cours.

**M. Keyes:** Quel était au départ le plan de dépenses d'immobilisation de l'administration?

**M. Stewart:** En ce qui concerne...?

**M. Keyes:** En ce qui concerne la super-écluse du Canal Welland ou d'autres projets semblables, c'est-à-dire pour ce genre de dépenses d'immobilisation. Aviez-vous dressé une liste de projets et des coûts qu'ils occasionneraient?

**M. Stewart:** La construction de la super-écluse et de quatre nouvelles écluses pour remplacer les sept écluses actuelles, c'est-à-dire au nord de l'écluse numéro 7, est prévue pour l'an 2030 environ, mais certainement pas avant 2030. La dernière fois, nous avons dit qu'une expansion du réseau n'était pas nécessaire pour l'instant, parce que la capacité actuelle suffit, étant donné la diminution de la circulation. Il n'en reste pas moins que vers 2030, il faudra reconstruire le canal et puisqu'il faudra le reconstruire, nous ferions peut-être bien de l'améliorer en augmentant la dimension des écluses et en réduisant leur nombre de sept à quatre.

**M. Keyes:** Mais c'est encore une grande incertitude?

**M. Stewart:** Oui, mais je pense que la reconstruction n'est pas une incertitude, monsieur Keyes. Je pense qu'elle devra avoir lieu. Ce canal vient de subir ce que nous pourrions appeler une remise en état de mi-vie. Dans moins de 40 ans—la deuxième moitié de la vie utile du canal, puisqu'il a été construit en 1932—il devra subir d'importants travaux, et probablement une reconstruction complète.

**M. Keyes:** Ces travaux de reconstruction nécessiteront-ils l'utilisation des terrains—j'en reviens à ma première question—qui intéressent la ville de Thorold?

**M. Stewart:** Oui, et voici pourquoi. Le projet de dérivation du canal Welland que les membres du comité connaissent bien, a été terminé en 1973. On a ainsi rendu ce tronçon du canal Welland plus droit, tout en l'élargissant à 110 pieds, afin de permettre le passage de gros navires. Nous avons donc déjà le début du cinquième canal Welland, si vous voulez, en ce sens que la dérivation a rendu le canal plus droit, ce qui convient mieux aux gros navires, et elle l'a aussi élargi, ce qui est préférable étant donné que ces navires sont plus larges.

Si nous poursuivons cette dérivation, nous devons utiliser les terrains qui intéressent la ville de Thorold et continuer dans une direction nord-est par rapport à l'axe suivi présentement par le canal Welland.

**M. Keyes:** Cette prolongation a-t-elle déjà commencé?

[Text]

**Mr. Stewart:** It has not begun.

**Mr. Keyes:** When do you expect that kind of construction to begin, the fifth stage or sixth stage of that of which you speak?

**Mr. Stewart:** In the year 2030, potentially.

**Mr. Keyes:** The year 2030. From the presentation we received from the municipality of Thorold and from the information we have now received from you that those lands Thorold speaks of wouldn't be impacted for, now we know, upwards of 37 years—

**Mr. Stewart:** That would be right.

**Mr. Keyes:** Why is the authority appearing as the Goliath and the city of Thorold the David in a situation that sees Thorold put behind the eight ball, financially, when the seaway has no intention of doing anything with the lands for some 37 years or more?

**Mr. Stewart:** That's true. First of all, it's not really a Seaway Authority decision. The land was expropriated by cabinet directive in 1965 and it remains in reserve as a result of that directive.

**Mr. Keyes:** But the authority could go to cabinet and say look, we can release those lands or we can lease these back.

• 1030

**Mr. Stewart:** Yes, the authority could do it, but I don't think that would be wise on the authority's part, because at some later date those lands are going to have to be acquired and they are going to be acquired at a much higher sum potentially in 2030 than when they were expropriated in 1965. Yes, the authority could make some suggestions with regard to that land, but I'm suggesting that we don't think that it's wise to do that.

We continue to work with the City of Thorold. We've had a number of meetings. I met with the mayor and some of his councillors on August 10, 1990, to talk about this problem. We have not yet been able to come to an understanding with regard to the continuation of the existing arrangement, which is the Seaway Authority assisting the City of Thorold in funding the maintenance costs of the Lakeview Cemetery property, which is the principal area they are concerned with. It's understood, of course, that they were given 55 hectares of land for a new cemetery and they do use the new cemetery.

There are two cemeteries. When the old one, if we can call it that, next to the canal was expropriated in 1965, 20 hectares were expropriated and an additional 55 hectares were given to the city for a new cemetery. It has been and continues to be in use.

**Mr. Keyes:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Gustafson:** Thank you for appearing this morning. I have a concern as a representative of rural Canada in the west. I don't know if it's part of the committee. I'm sure it probably is.

[Translation]

**M. Stewart:** Elle n'a pas encore commencé.

**M. Keyes:** Quand prévoyez-vous commencer les travaux de construction de cette cinquième ou de cette sixième étape dont vous parlez?

**M. Stewart:** Peut-être en l'an 2030.

**M. Keyes:** En l'an 2030. D'après le témoignage des représentants de la municipalité de Thorold et d'après les renseignements que vous venez de nous donner, les terrains qui intéressent Thorold ne seraient pas touchés, semble-t-il, avant 37 ans alors. . .

**M. Stewart:** C'est exact.

**M. Keyes:** Pourquoi l'Administration se pose-t-elle en Goliath face à la ville de Thorold, en David elle, plaçant cette ville dans une situation financière difficile, alors que la Voie maritime n'a aucune intention d'utiliser ces terrains avant au moins 37 ans?

**M. Stewart:** C'est vrai. Premièrement, il ne s'agit pas vraiment d'une décision de l'Administration de la Voie maritime. Le terrain a été exproprié en vertu d'une directive du Cabinet datée de 1965 et il reste en réserve en raison de cette directive.

**M. Keyes:** Mais l'administration pourrait quand même demander au Cabinet l'autorisation de louer ce terrain?

**M. Stewart:** Oui, l'administration pourrait le faire, mais je ne pense pas que ce serait sage de sa part, parce qu'un jour il faudra acheter ces terrains et le prix en sera probablement beaucoup plus élevé en l'an 2030 qu'il ne l'était au moment de l'expropriation en 1965. L'Administration pourrait en effet faire des suggestions au sujet de ces terrains, mais j'estime qu'il ne serait pas sage de le faire.

Nous continuons de travailler en collaboration avec la ville de Thorold. Nous avons tenu un certain nombre de réunions. J'ai rencontré le maire et certains des conseillers municipaux le 10 août 1990 pour discuter de ce problème. Nous ne sommes pas encore parvenus à une entente sur le maintien des dispositions actuelles, aux termes desquelles l'Administration de la Voie maritime aide la ville de Thorold à payer les frais d'entretien du cimetière de Lakeview, qui constitue la partie principale des terrains qui intéressent la ville. Il est évidemment entendu que nous sommes tenus de donner à la ville 55 hectares de terrain pour un nouveau cimetière et ce nouveau cimetière est déjà utilisé depuis un certain temps.

Il y a donc deux cimetières. En 1965, lorsque nous avons exproprié le vieux cimetière, si je peux l'appeler ainsi, adjacent au canal, nous avons exproprié 20 hectares de terrain et nous avons donné à la ville 55 hectares de terrain pour aménager un nouveau cimetière. On continue toujours d'utiliser ce cimetière.

**M. Keyes:** Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Gustafson:** Je vous remercie d'avoir bien voulu venir témoigner ce matin. Il y a une chose qui me préoccupe en tant que représentant d'une région rurale de l'ouest du Canada. Je ne sais pas si cette question relève du mandat du comité, mais j'en suis à peu près certain.

[Texte]

You seem to have a vision for the future. It's way down there 30 years and beyond. I hope you get a big surprise. The numbers I'm hearing from the Wheat Board and the transport committee and so on are kind of scary, in that only 30% of the grain will be coming through. That's the number we got from the witnesses who appeared.

Naturally, I'm hoping for the day when you cannot handle all the grain that has to come down the seaway. That could very well happen very quickly if there is a turnaround in world markets and demand. What goes around usually comes around.

Do you think we are long-sighted enough in the whole aspect of this canal? I rationalize that in two ways. As a prairie boy sitting out there growing wheat all my life, I wonder if the grain's going to go down the Mississippi. What's going to happen? It seems the whole the direction now is west. The ports are open all year. There's an economic benefit going that way.

Two things come to my mind. One, why shouldn't it be cheaper to ship grain out of a waterway? Have we got so much bureaucracy involved in getting down that waterway that it's commercially unviable or uncompetitive?

It would seem to me that you are here coming right up to Thunder Bay. You could load up. I understand only 7% of the world's ships can get up there. I guess I'm asking two questions. Namely, is our vision broad enough when it comes to land development and looking at the future, and are we going to be competitive enough with the U.S. in terms of who is eventually going to get the business?

**Mr. Stewart:** First, I think our vision is appropriate. As I mentioned earlier, the retention of the property for reconstruction and/or expansion is appropriate.

At the moment, as you've described, the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is the residual route. The subsidy program that exists at the moment means there is no catchment area anywhere in Canada for the port of Thunder Bay. All things being equal, that is to say that if there was sufficient capacity, all the grain would more economically be shipped through the west side of the country.

• 1035

That situation could change, with adjustments to the WGTA, Mr. Gustafson, as I am sure you know better than I, and suggestions are being made that some of the distortions associated with the WGTA be adjusted so there is a more level playing field, if you like, for the transportation of grain through the seaway system.

I don't think it is a bureaucratic problem, if it's a problem at all. The cost of using the seaway system is approximately \$20 per tonne and the institutional portion of the \$20 per tonne is a relatively small figure; the largest

[Traduction]

Vous semblez avoir une vision de l'avenir. Vous regardez au moins 30 ans en avant. J'espère que vous serez vraiment surpris. Les chiffres que la Commission du blé et le Comité des transports nous donnent sont un peu inquiétants, car il semble que seulement 30 p. 100 des grains passeront par là. C'est le chiffre que nous ont donné les témoins qui ont comparu au comité.

Naturellement, j'espère qu'un jour viendra où il y aura tellement de grains à transporter que la Voie maritime ne suffira plus. Cela pourrait se produire très rapidement, si les marchés et la demande mondiale connaissent une reprise. Les mouvements du marché sont habituellement des phénomènes cycliques.

Pensez-vous que nous voyons assez loin dans l'avenir en ce qui concerne ce canal? Je fais deux raisonnements possibles. J'ai grandi dans les Prairies, toute ma vie j'ai vu le blé pousser, et je me demande si les céréales ne seront pas expédiées par le Mississippi. Que se passera-t-il? Il semble qu'on préfère maintenant la direction ouest. Les ports sont ouverts à longueur d'année. Il y a un avantage économique à choisir cette direction-là.

Deux choses me viennent à l'esprit. Premièrement, pourquoi le transport des céréales sur une voie navigable ne coûterait-il pas moins cher? La bureaucratie est-elle si lourde que le transport par cette voie navigable n'est plus rentable ou concurrentielle?

Il me semble que les navires pourraient aller jusqu'à Thunder Bay et y prendre un chargement. Je crois savoir que seulement 7 p. 100 des navires du monde peuvent s'y rendre. J'ai deux questions à poser, alors. Est-ce que nous voyons assez grand en ce qui concerne l'exploitation des terres et l'avenir, et pourrions-nous faire face à la concurrence américaine et obtenir les contrats de transport?

**M. Stewart:** Premièrement, je pense que nous avons la bonne vision. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il est bon de garder les terrains dont nous aurons besoin pour la reconstruction ou l'expansion du réseau.

À l'heure actuelle, comme vous l'avez dit, le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est la voie résiduelle. Étant donné le programme de subventions qui existe présentement, il n'existe nulle part au Canada de bassin hydrographique pour le port de Thunder Bay. Toutes choses égales, autrement dit si la capacité était suffisante, il serait plus économique de transporter tout le grain via la côte ouest.

Cette situation pourrait changer si la LTGO était modifiée, monsieur Gustafson, et vous le savez mieux que moi, j'en suis sûr. On a d'ailleurs proposé que certaines des distorsions dues à la LTGO soient rectifiées afin que les règles du jeu soient plus équitables, si vous voulez, pour le transport du grain par la Voie maritime.

Je ne pense pas que ce problème—si problème il y a—soit imputable aux fonctionnaires. Le coût d'utilisation de la Voie maritime se situe autour de 20 \$ la tonne, et la partie «institutionnelle» de ces 20 \$ la tonne est relativement

[Text]

portion in the \$20 per tonne is to ship. The tolls, specifically, if you want me to mention them, make up less than 2% of the cost. Even for the most expensive commodity—and I will use steel as an example—coming from Antwerp to Detroit, the tolls involved in that transit from Antwerp to a steel mill near Detroit comprise less than 5% of the total cost, that total cost being an amount in excess of \$50 per tonne.

So the system can be competitive, it is not burdened with institutional costs. There are some, but they are not principal factors, in my opinion. I am sure you have heard other expressions of views from those who have come to Ottawa.

**An hon. member:** Yes.

**Mr. Stewart:** Yes, I am sure you have.

To answer your three points, I think our vision is broad enough, I think the institutional costs or bureaucratic costs, if that is how you wish to describe them, are not the principal issue, and, thirdly, we are a residual route at the moment.

Whether or not large amounts of product will be going south through the United States as distinct from east or west across Canada, I am afraid I don't know the answer. But we are obviously hopeful that there will be a continuation of sales and of transportation of grain through the east side of Canada, and of course that there will be developing Pacific Rim markets and more product shipped to the west side of Canada. Absolutely. We have no problem with that. All we say is let's make the system fair for everybody.

**Mr. Gustafson:** Our farmers in the prairies have a direct concern, basically because we are the people who produce the product that's shipped out. The concern is that we could become landlocked in a price sense because we are now delivering wheat at \$1.80 per bushel, because it is frozen. If you start looking at the numbers involved in the freight costs to get the wheat out of the country and to the foreign market, you don't find an awful lot left.

I realize that the cost of freight is built into the price the country is paying, but there is certainly a lot of concern about that aspect, to the point where people are questioning whether we will even be growing wheat in the prairies and asking what will happen. Yet on the other side of the scale, you look at a world that really does need the product—

**Mr. Stewart:** Absolutely.

**Mr. Gustafson:** —and this depends on expert advice and judgment, and some are saying there is no way we will be able to even produce enough to meet the world-wide need. So given those two areas of concern, we certainly have to look at the long-term view of this waterway.

[Translation]

négligeable; la plus grande partie de ce tarif de 20 \$ la tonne correspond aux frais réels de transport. Les tarifs eux-mêmes, si vous voulez que je les précise, ne constituent que 2 p. 100 du coût total. Même pour le produit le plus coûteux à transporter—l'acier, par exemple—envoyé d'Anvers à Détroit, le tarif facturé pour le transport d'une cargaison d'acier d'Anvers à une usine sidérurgique située près de Détroit ne constitue que 5 p. 100 du coût total du transport, qui dépasse 50 \$ la tonne.

Par conséquent, notre système peut être compétitif; il n'est pas exagérément grevé par ces coûts institutionnels. Ces coûts-là existent, mais ils ne sont pas des facteurs déterminants, à mon avis. Je suis sûr que d'autres personnes qui sont venues témoigner devant vous vous ont donné d'autres opinions.

**Une voix:** Oui.

**M. Stewart:** Bien sûr.

Pour répondre à vos trois points, je dirai que je pense que nous avons des vues assez larges et que les coûts institutionnels ou «bureaucratiques», si c'est ainsi que vous voulez les qualifier, ne sont pas le facteur déterminant du coût du transport des marchandises; troisièmement, la Voie maritime est actuellement une voie résiduelle.

Je crains de ne pas pouvoir vous dire si de grandes quantités de produits seront acheminées vers le Sud à travers les États-Unis, plutôt que vers l'Est ou vers l'Ouest, au Canada. Cela dit, nous espérons évidemment qu'on continuera à vendre et à transporter du grain via la côte Est du Canada et aussi que les marchés des pays de la Ceinture du Pacifique se développeront et que nous expédierons plus de produits via la côte Ouest. Cela, c'est sûr et certain. Je n'y vois aucune difficulté. Tout ce que nous disons, c'est que le système doit être équitable pour tout le monde.

**M. Gustafson:** Les agriculteurs des Prairies sont directement concernés, essentiellement parce qu'ils sont les producteurs des marchandises transportées. Ils craignent que nous n'ayons plus accès à la mer en raison du coût du transport, parce que nous livrons maintenant du blé à 1,80 \$ le boisseau, à cause du gel. Dès qu'on commence à calculer les facteurs du coût du transport du blé à l'extérieur du pays et jusqu'aux marchés de l'étranger, on se rend compte que la marge est vraiment très petite.

Je sais que le coût du transport est inhérent au prix que notre pays doit payer, mais les agriculteurs de l'Ouest sont certainement très préoccupés par cette question, au point où ils se demandent si l'on continuera à cultiver du blé dans les Prairies et qu'ils s'interrogent sur leur avenir. Et pourtant, d'un autre côté, le monde a vraiment besoin de ce produit. . .

**M. Stewart:** Absolument.

**M. Gustafson:** . . .et nous avons besoin des conseils et du jugement des experts, et certains nous disent que nous ne serons jamais capables de produire assez de blé pour répondre aux besoins à l'échelle planétaire. Compte tenu de ces deux genres de préoccupation, nous devrions certainement tirer des plans à long terme pour la Voie maritime.

[Texte]

**Mr. Stewart:** I just have one further point, which I might have mentioned and I did refer to this subject in April. We have had a number of seaway summit meetings, as we call them, the purpose of which is to reduce costs and improve the competitive position of that waterway we've been talking about. We will have our seventh meeting on January 14 in Toronto.

Our efforts continue to be focused toward the cost of operating on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, asking how we can reduce those costs and how, as a result, we can make ourselves more competitive. We are very much concerned with that cost, just as producers such as yourself and your colleagues are, and we hope we can reduce the figure of operating on the seaway by some amount.

• 1040

**Mr. Gustafson:** I don't know that much about the land along the seaway. I'm sure my colleagues know a lot more about it. It is probably some of the most expensive land in Canada, I would think. How far back are the leases or the long-term agreements? How far off the canal do they go back? I know a little bit about highways going through the prairies; they just expropriate if they have to make an improvement or development. What's the situation there?

**Mr. Stewart:** In terms of those properties that we have to retain along the edge of the system so that we can get to them in our operational maintenance capacity, they just border the edges of the canal. They're not extensive holdings back into the hinterland. In terms of property that we need for an expanded and reconstructed facility, they do go some distance back and away from the present alignment, because part of the rationale is to straighten the canal so that the larger ships can use it safely.

In certain other cases, as the committee will know, we're selling property we've been holding that we realize we don't need, and we have made considerable progress in the sale of those lands.

**Mr. Gustafson:** What is the mood of the municipalities along there? There must be councillors on town or city municipalities saying you should sell the property, let's do this, let's do that. Is there a general feeling that they're looking to the future or is it just looking at the immediate situation?

**Mr. Stewart:** There's some of both. In some instances, and the City of Thorold is one, as the committee will know, they have been discussing with you and with the Seaway Authority the potential to re-acquire some property. In other instances municipalities are leasing the property at market value for long terms. So I think it's really a combination of the two, but there would be more emphasis on the latter than the former.

[Traduction]

**M. Stewart:** J'ai juste un autre point à faire valoir; j'aurais pu le mentionner, et j'y ai déjà fait allusion en avril. Nous avons eu plusieurs «rencontres au sommet» de la Voie maritime, si je puis employer l'expression, afin de réduire les coûts et d'améliorer la position concurrentielle de la Voie maritime dont nous parlons. Nous aurons notre septième rencontre de ce genre à Toronto, le 14 janvier prochain.

Nous continuons à nous concentrer sur le coût d'exploitation de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, en nous efforçant de trouver des moyens de réduire ces coûts et, partant, de devenir plus concurrentiels. Les coûts d'exploitation de la Voie maritime nous préoccupent beaucoup, tout comme ils vous préoccupent vous-mêmes et vos collègues, et j'espère que nous pourrions les réduire dans une certaine mesure.

**M. Gustafson:** Je ne sais pas grand-chose au sujet des terres en bordure de la Voie maritime. Je suis sûr que mes collègues en savent bien plus que moi là-dessus. Ces terres comptent probablement parmi les plus chères au pays, j'imagine. Jusqu'à quelle distance s'étendent les terres louées à bail ou à long terme? Je suis au courant de ce qu'on fait pour les routes dans les Prairies; on n'exproprie du terrain que s'il faut améliorer une route ou en construire une. Que se passe-t-il dans le cas de la Voie maritime?

**M. Stewart:** Dans le cas des propriétés que nous devons conserver en bordure de la Voie de façon à y avoir accès pour maintenir notre capacité opérationnelle, il ne s'agit vraiment que de terres en bordure du canal. Elles ne s'étendent pas loin dans l'arrière-pays. Par contre, les propriétés dont nous avons besoin pour agrandir ou reconstruire des installations s'étendent assez loin de l'axe actuel du canal, parce que nous voulons le réaménager afin qu'il soit plus droit, pour que des navires de plus fort tonnage puissent l'emprunter sans danger.

Dans certains autres cas, comme le comité le sait bien, nous vendons des propriétés que nous avons conservées jusqu'à présent parce que nous nous sommes rendus compte que nous n'en n'avons pas besoin, et nous avons réalisé de grands progrès à cet égard.

**M. Gustafson:** Qu'est-ce que les municipalités de la région en pensent? Il doit bien y avoir des conseillers municipaux qui disent que vous devriez vendre ces terrains, en prenant une décision dans un sens ou dans l'autre. Les autorités municipales ont-elles généralement l'impression que vous planifiez pour l'avenir ou que vous essayez seulement de trouver des solutions dans l'immédiat?

**M. Stewart:** C'est partagé. Dans certains cas, par exemple dans celui dans la ville de Thorold, le comité ne l'ignore pas, les autorités municipales ont eu des entretiens avec le comité et avec l'administration de la Voie maritime pour savoir s'il serait possible de reprendre possession de certaines propriétés dont elle s'était dessaisie. Dans d'autres cas, les municipalités nous louent les propriétés à long terme à leur valeur marchande. Je pense donc que c'est partagé, mais nous louons plus de terres aux municipalités qu'elles ne cherchent à nous en acheter.

[Text]

**Mr. Gustafson:** How rigid are the regulations in terms of what municipalities can do with properties aligning to the seaway?

**Mr. Stewart:** I'm not sure I understand your question, Mr. Gustafson.

**Mr. Gustafson:** For instance, in city planning there are certain things the provincial governments or the federal governments will or will not allow. In relation to highways, you can't get an approach in certain places simply because they have a certain directive along the highway. What is the case with the canal?

**Mr. Stewart:** I'm not aware of any restrictions that have impeded any discussions regarding use of the property. For instance, at Lock 3 in the Welland Canal we have leased to the City of St. Catharines some property for a museum. We have deeded to the City of St. Catharines a road called Canal Road between Locks 1 and 4, and a number of other activities are under way. There may be some restrictions, mind you, but I'm not aware of any and I can't point to any problems we've had with municipal jurisdictions regarding their intended use of the property.

**Mr. Gustafson:** So you're saying that if a landowner owns land that goes right up to the canal and he decides to build a house right up against it, he can do it? He doesn't have to go to the government or the municipality or anybody else?

**Mr. Stewart:** First of all, he wouldn't own land right up to the canal because we do have operating and maintenance responsibilities along the edges of the canal. But if he owned property back from that narrow strip of land and wanted to build a house on his property, I'm not aware of any restriction that would not allow him to do that.

**Mr. Keyes:** Can I have a supplemental to Mr. Gustafson's question? You said that you leased back land to the City of St. Catharines and they have put a museum on that property.

**Mr. Stewart:** I did.

• 1045

**Mr. Keyes:** Is that a portable museum?

**Mr. Stewart:** No, it's very much—

**Mr. Keyes:** So it's a permanent structure. Mr. Stewart, can you explain something to me? Maybe I'm missing something. You have this land. The seaway is prepared to lease the land back to the municipality of St. Catharines, yet the city puts a permanent, non-portable structure of a museum on it. What's the cat-and-mouse game here? Look, do you need it or not? If you don't need it, sell it to them. I don't understand the lease. Is this purely hoping that the value of real estate will escalate to a point where the seaway finds that the value is high enough to sell back to the municipality at a greater profit? What's the cat-and-mouse game here? I don't understand it.

[Translation]

**M. Gustafson:** La réglementation sur l'utilisation que les municipalités peuvent faire des propriétés situées en bordure de la voie maritime est-elle stricte?

**M. Stewart:** Je ne suis pas sûr d'avoir compris votre question, monsieur Gustafson.

**M. Gustafson:** Les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral ont tendance à autoriser ou à interdire certains types d'aménagements; par exemple, dans le cas des routes, ils interdisent l'accès à certains endroits uniquement parce qu'ils veulent imposer une certaine directive au sujet de la route. Qu'est-ce qui se passe dans le cas du canal?

**M. Stewart:** Je ne suis au courant d'aucune restriction qui aurait pu nuire aux discussions sur l'utilisation d'une propriété quelconque. Par exemple, à l'écluse n° 3 du canal Welland, nous avons loué à la ville de St. Catharines un terrain où elle voulait aménager un musée. Nous avons cédé à la ville un chemin qu'on appelle le chemin du canal entre les écluses n° 1 et n° 4, et plusieurs autres activités sont en cours. Il existe peut-être certaines restrictions, vous savez, mais s'il y en a je ne suis pas au courant, et que je sache, nous n'avons jamais eu de difficultés avec les autorités municipales au sujet de leur utilisation projetée de ces terrains.

**M. Gustafson:** Voulez-vous dire par là que si un propriétaire a un terrain situé juste en bordure du canal et s'il décide de construire une maison juste au bord du canal, il peut le faire? Il n'est pas obligé de demander une autorisation au gouvernement, à la municipalité ou à qui que ce soit d'autre?

**M. Stewart:** Tout d'abord, aucun propriétaire n'a un terrain situé juste en bordure du canal, parce que nous devons nous acquitter de certaines responsabilités d'entretien et d'exploitation le long du canal lui-même. Toutefois, si quelqu'un est propriétaire d'un terrain situé juste au-delà de cette étroite bordure de terre, et qu'il veut construire une maison sur ce terrain, je n'ai connaissance d'aucune restriction qui lui interdirait de le faire.

**M. Keyes:** Pourrais-je poser une question qui se greffe sur celle de M. Gustafson? Vous avez dit que vous aviez loué un terrain à la ville de St. Catharines et qu'elle y a aménagé un musée.

**M. Stewart:** Oui.

**M. Keyes:** Ce musée est-il mobile?

**M. Stewart:** Non, au contraire c'est... .

**M. Keyes:** C'est un bâtiment permanent. Monsieur Stewart, pourriez-vous m'expliquer quelque chose? Il y a peut-être quelque chose qui m'a échappé: vous êtes propriétaire de ce terrain; vous acceptez de le louer à la ville de St. Catharines, qui s'empresse d'y ériger un bâtiment permanent pour abriter un musée. Pouvez-vous me dire à quoi cela rime? Ce terrain, en avez-vous besoin oui ou non? Si vous n'en avez pas besoin, vendez-le à la ville. Je ne comprends pas pourquoi vous le lui louez. Est-ce simplement parce que vous espérez que la valeur du terrain grimpera au point où vous la jugerez suffisamment élevée pour le revendre à la ville, qui vous l'avait elle-même vendu, en réalisant un plus gros profit? Pouvez-vous me dire à quoi cela rime ce tripotage? Je ne comprends pas.

[Texte]

**The Chairman:** I was on city council. There was no cat-and-mouse game.

**Mr. Keyes:** Mr. Stewart, can you explain to me why it is you would lease the land if a permanent structure like a museum is going to go on it when you could just as well sell it to them if you are not going to need it?

**Mr. Stewart:** Well, that's the catch. Are we going to need it?

**Mr. Keyes:** But you have a museum on it.

**Mr. Stewart:** Oh, yes, there is a museum on it, as the chairman will know.

It's right at Lock 3. It's on the west side the lock. The expanded canal would be on the other side, on the east side. It's a permanent structure. It's likely to be there for many years. Still, the property is operating property, if you like. It's property that adjoins the canal. The museum is not 200 yards from the canal. We have to get on that property. We have to use it for operating and maintenance purposes. We have to retain title for that reason.

There isn't any cat-and-mouse game. There's no waiting for increased values in real estate. There isn't anything like that. It's just simply a question of it being good business to keep the property we have so that at a later date, when it's needed for reconstruction and/or expansion, it's available.

**The Chairman:** Mr. Keyes, you should come down and visit the museum.

**Mr. Keyes:** Oh, I've been there. In fact, I covered it as a reporter.

**The Chairman:** I can tell you that the City of St. Catharines and the seaway have worked well in regard to that. The City of St. Catharines is thankful to the seaway for the part they have played in the development of that museum.

**Mr. Keyes:** Is it that a bird in the hand is better than two in the bush?

**The Chairman:** No, the museum, the restaurant, the tourist centre there have worked well. I think it's a good use of the lands the seaway has, able to bring the museum right up to the lock—

**Mr. Keyes:** Real estate values are low. Maybe you should offer to buy it.

**The Chairman:** We have some disputes about the land across the road and how that's going to be developed. That's not with the seaway.

Mr. Stewart, seeing there's a \$12 million loss this year, and your reserve fund is being depleted at such a rate, obviously you are going to have to do something in approaching the government. I have a number of concerns.

[Traduction]

**Le président:** Je siégeais au conseil municipal. Il n'y a pas de tripotage là-dedans.

**M. Keyes:** Monsieur Stewart, pourriez-vous m'expliquer pourquoi vous acceptez de louer le terrain si le locataire va y ériger un bâtiment permanent, c'est-à-dire un musée, quand vous pourriez tout aussi bien le lui vendre, si vous n'en avez pas besoin.

**M. Stewart:** Eh bien, c'est précisément là le problème. En aurons-nous besoin?

**M. Keyes:** Mais il y a maintenant un musée sur ce terrain.

**M. Stewart:** Oui, il y a un musée sur ce terrain, et le président le sait bien.

Ce musée est juste en bordure de l'écluse 3, plus précisément du côté ouest. Si nous élargissons le canal, nous l'élargirons de l'autre côté, du côté est. Le musée est un bâtiment permanent. Il sera vraisemblablement là pendant longtemps encore. Néanmoins, le terrain est exploitable, si j'ose dire. C'est un terrain situé en bordure du canal. Le musée est situé à moins de 200 mètres du canal. Nous avons besoin d'avoir accès à ce terrain. Nous devons pouvoir nous en servir pour nous acquitter de nos responsabilités d'exploitation et d'entretien. Et pour cette raison que nous devons conserver le titre de propriété.

Il n'y a aucun tripotage là-dedans. N'allez pas croire que nous attendons que le prix des terrains augmente. Il n'en est pas question. Il s'agit seulement pour nous d'agir en administrateurs avisés, en conservant notre titre de propriété, de façon à pouvoir nous servir du terrain quand nous en aurons besoin pour des rénovations ou pour des travaux d'expansion.

**Le président:** Monsieur Keyes, vous devriez venir visiter le musée.

**M. Keyes:** J'y suis allé, vous savez, c'était pour faire un reportage.

**Le président:** Je peux vous dire que la ville de St. Catharines et la Voie maritime ont toutes deux tiré profit de cet arrangement. La ville est reconnaissante à la Voie maritime du rôle qu'elle a joué dans l'aménagement de ce musée.

**M. Keyes:** Autrement dit, un tiens vaut mieux que deux tu l'auras?

**Le président:** Non, le musée, le restaurant et le centre touristique que nous avons aménagés sur ce terrain fonctionnent tous trois très bien. Je pense que c'est une excellente utilisation des terres de la Voie maritime que de pouvoir y construire un musée juste à côté de l'écluse. . .

**M. Keyes:** Le prix du terrain est bas. Peut-être devriez-vous offrir de l'acheter.

**Le président:** Nous avons un litige au sujet du terrain qui est situé de l'autre côté du chemin, et sur son aménagement éventuel. Ce n'est pas avec la Voie maritime que nous avons maille à partir.

Monsieur Stewart, étant donné que vous aurez des pertes de 12 millions de dollars cette année et que votre fonds de réserve baisse d'autant, vous devrez manifestement demander de l'aide au gouvernement. À cet égard, plusieurs points me préoccupent.

[Text]

First, you talked about safety and the maintenance of the system and how you had to cut back drastically on the maintenance of the system because you are dipping into the reserve fund to finance the operating costs of the system. Are we running into difficulty in terms of a safety factor here? Is that something the committee, which we want to do, should look at and put in our report to the government?

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, the answer is that there is not a safety problem. The priority work that has to be done is being done.

The 70% reduction I spoke about last time for this year was the case. The reductions over the next number of years average about 30% a year. We just push the work further to the right. The work of lesser priority moves further to the right. At some point that work will have to be done but it is not priority work that jeopardizes the safety of the system.

In answer to the safety question it is a safe system. We advertise it as being that for both equipment used and for people who work on it. We stand by that advertisement.

• 1050

**The Chairman:** Government is going to have to make a decision, and you say three years, or you are going to have to make a decision. What is your plan at the present time? Are you going to go to the government for an appropriation in regard to the system? People are obviously going to be looking at the long-term viability of the system. Mr. Gustafson said we want an outlet in that regard. Somebody is going to have to pay for this outlet. What's your response to that? How are you looking at it in approaching the government?

**Mr. Stewart:** At the present time we are just going through those kinds of discussions. We have not had them before now, but at the present time and for three days next week we will have intense discussions on that very subject.

There is a suggestion the government might fund the capital portion of the seaway's expenditure. That is consistent with the 1977 refinancing, which says the seaway must have a toll structure to recover operating costs and depreciation expenses. So it would be consistent with the existing legislation if the government were to fund the capital portion of the seaway's budget, but not the operating and maintenance portions.

**The Chairman:** That's consistent with what they've been doing in the Welland Canal for the last five years by funding the \$175 million refurbishing of the canal.

[Translation]

Premièrement, vous avez parlé de questions de sécurité et de l'entretien de la Voie maritime, en disant que vous aviez dû faire d'importantes coupures dans vos dépenses d'entretien, parce que vous deviez puiser dans votre fonds de réserve pour couvrir vos frais d'exploitation. Risquons-nous d'avoir des difficultés en matière de sécurité en raison de cette réduction des travaux d'entretien? Notre Comité devrait-il se pencher sur cette question et en faire état dans son rapport au gouvernement? Nous sommes tous prêts à le faire.

**M. Stewart:** Monsieur le président, ma réponse est nette: il n'y a pas de problème de sécurité. Le travail à faire en priorité se fait.

C'est le cas en ce qui concerne la réduction de 70 p. 100 pour cette année dont je vous ai parlé la dernière fois. Pour les prochaines années à venir, cette réduction est en moyenne de 30 p. 100 par année. Nous remettons simplement le travail à plus tard. Des travaux moins prioritaires sont reportés à une date ultérieure. Ces travaux devront être faits à un moment donné, mais ce ne sont pas des travaux prioritaires; autrement dit, même s'ils ne sont pas faits maintenant, la sécurité de la Voie maritime n'est pas compromise.

Je le répète, il n'y a pas de problème de sécurité. Nous faisons notre publicité en disant que la Voie maritime est sûre aussi bien pour l'équipement qu'on y utilise que pour les travailleurs qui y oeuvrent. Et nous sommes garants de notre publicité.

**Le président:** Le gouvernement va devoir prendre une décision, dans un délai de trois ans, selon vous, ou bien vous devrez vous-même prendre une décision. Actuellement, que pensez-vous faire? Allez-vous demander au gouvernement de vous accorder des crédits pour l'exploitation de la Voie maritime? On va sûrement s'interroger sur la viabilité à long terme de la Voie. Monsieur Gustafson a dit que nous avons besoin d'un accès à mer. Quelqu'un va devoir payer pour cet accès. Qu'en pensez-vous? Comment envisagez-vous de vous adresser au gouvernement?

**M. Stewart:** Pour le moment, nous avons simplement des discussions comme celles-ci. Nous n'en avons pas eues jusqu'à présent, mais, aujourd'hui ainsi que pour une période de trois jours, la semaine prochaine, nous allons être plongés dans des discussions intenses sur ce sujet.

On nous a laissé entendre que le gouvernement pourrait être disposé à financer nos dépenses en immobilisations. Ce serait une politique compatible avec celle qui nous a valu notre refinancement, en 1977, d'après laquelle la Voie maritime devait avoir une structure tarifaire qui lui permettrait de faire ses frais d'exploitation et de dépréciation. Le gouvernement se conformerait donc à la loi en vigueur s'il décidait de nous accorder des crédits pour couvrir nos dépenses en immobilisations, mais pas nos frais d'exploitation et d'entretien.

**Le président:** Ce serait compatible avec ce qu'il a fait pour le canal Welland au cours des cinq dernières années, en payant des frais de rénovation du canal, qui s'élèvent à 175 millions de dollars.

[Texte]

**Mr. Stewart:** That's also consistent with the Welland bypass, which was completed in 1973 at a cost of \$188 million before the refinancing was arranged. So that has been the practice for a number of years.

**The Chairman:** And it wasn't really followed. We got into this in the Valleyfield Bridge situation where you had to dip into your reserve funds in order to pay for a portion of the refurbishing of that bridge.

**Mr. Stewart:** That's right.

**The Chairman:** What was the cost of that to your fund?

**Mr. Stewart:** The portion we paid was \$20 million.

**The Chairman:** And you had a \$12 million loss this year. When was that \$20 million paid?

**Mr. Stewart:** It was paid last year.

**The Chairman:** In terms of the lands, some people have said the width of the locks should be expanded at the present time. That would help in terms of getting larger ships through. I know in St. Catharines you're selling off land along Lock 1 to the YMCA and other operations along there, or you've asked them to look at purchasing the land. Obviously that's going to prevent you from widening the locks. Is widening the locks an option?

**Mr. Stewart:** No, I don't think it's an option for a number of reasons. The cost of widening doesn't differ that much from widening and lengthening. That bill is more than \$5 billion. It presents some other problems. The lock gates have to be replaced and rebuilt, and the larger lock gates may not work particularly well.

There are at least ten bridges that cross over at locks to the present lock width that would have to be replaced. The canals that exist are for smaller beamed vessels, not wider vessels. They would have to be enlarged.

So really, and I've heard this myself, the question of increasing the beam carries with it a bill not much different from increasing the size of the system. If that were to be contemplated, then I think the length should be increased with the beam. Then we would have a consistent system throughout and the problems of size would be behind us.

**The Chairman:** That would be consistent with using the other lands and building what they call the superlock system then.

**Mr. Stewart:** It would also be consistent with the existing Poe Lock, which I'm sure you heard about this morning, that can accommodate 1000-foot vessels of 110-foot beam.

**The Chairman:** What would the cost be in terms of construction costs? I know you'll have environmental assessment costs and a lot of other costs that weren't there in 1932.

[Traduction]

**M. Stewart:** Le gouvernement agirait comme il l'a fait dans le cas du canal d'évitement de Welland, dont les travaux d'aménagement ont été menés à bien en 1973, à raison de 188 millions de dollars, avant que le gouvernement nous accorde le refinancement nécessaire. La pratique est donc établie depuis de nombreuses années.

**Le président:** Et elle n'a pas vraiment été respectée. Je songe par exemple au cas du pont de Valleyfield, où vous avez dû puiser dans votre réserve pour payer une partie des frais de rénovation du pont.

**M. Stewart:** C'est exact.

**Le président:** Combien d'argent avez-vous dû puiser dans votre fonds à ce moment-là?

**M. Stewart:** Vingt millions de dollars.

**Le président:** Et vous accusez une perte de 12 millions de dollars cette année. Quand avez-vous payé ces 20 millions de dollars?

**M. Stewart:** L'an dernier.

**Le président:** En ce qui concerne les terres, certains ont dit que vous devriez élargir les écluses dès maintenant. Cela permettrait à de plus gros navires d'emprunter le canal. Je sais que, à St. Catharines, vous vendez des terrains situés en bordure de l'écluse n° 1 au WMCA et à d'autres organismes, ou que vous leur avez demandé d'envisager d'acheter des terrains. Manifestement, si vous les vendez, vous ne pourrez pas élargir les écluses. Serait-il possible d'élargir les écluses?

**M. Stewart:** Non, je ne le crois pas, et pour plusieurs raisons. Le coût de l'élargissement des écluses n'est pas nettement inférieur à celui de leur élargissement et de leur allongement. Et cela coûterait plus de 5 milliards de dollars. En outre, il y a d'autres problèmes. Si nous devions élargir les écluses, nous devrions en remplacer les portes, et des portes plus grandes risqueraient de ne pas fonctionner particulièrement bien.

De plus, il y a au moins dix ponts aménagés au-dessus des écluses et conçus pour leur largeur actuelle. Ces ponts devraient tous être remplacés. Et les chenaux actuels ont été aménagés pour des navires d'une largeur relativement réduite, de sorte qu'il faudrait les élargir.

Autrement dit, et j'ai moi-même entendu cet argument, l'élargissement des écluses ne coûterait pas beaucoup moins cher qu'une expansion globale du système. Si nous envisagions l'élargissement des écluses, je pense qu'il faudrait les allonger en même temps. Cela nous permettrait d'avoir un système uniforme sur toute sa longueur et de surmonter définitivement les problèmes d'échelle.

**Le président:** Cette approche serait compatible avec un utilisation des autres terrains et avec l'aménagement de ce qu'on appelle le système des super écluses, donc.

**M. Stewart:** Ce serait compatible aussi avec l'écluse Poe dont on vous a parlé ce matin, j'en suis sûr. Cette écluse peut accueillir des navires de mille pieds de longueur et de 110 pieds de largeur.

**Le président:** Combien ces travaux de construction coûteraient-ils? Je sais que vous devrez tenir compte des coûts d'évaluation, des incidences environnementales et de plusieurs autres facteurs qui n'étaient pas pris en considération en 1932.

[Text]

**Mr. Stewart:** The cost would be in excess of \$3 billion just to widen and something more than \$5 billion to reconstruct the whole system. Those are general, relative figures.

**The Chairman:** It would be \$3 billion to widen, and \$5 billion to construct on the lands you have. You said land was expropriated by cabinet?

• 1055

**Mr. Stewart:** There was a cabinet committee struck in the mid-1960s that made a recommendation to cabinet that was accepted that lands be expropriated for this purpose.

**The Chairman:** Whose title are those lands in now?

**Mr. Stewart:** They are vested in Her Majesty the Queen as represented by the St. Lawrence Seaway Authority.

**The Chairman:** So they are in effect in the seaway's hands then?

**Mr. Stewart:** Oh yes.

**The Chairman:** They were expropriated by the cabinet but you have control over them.

**Mr. Stewart:** Yes.

**The Chairman:** In terms of the cemetery, you indicate that the lands will be held. I guess what I see Thorold as asking is if you're going to move the bodies to the new cemetery, move them and keep your land. Don't play it both ways. Don't say that you're going to hold onto the land but you're not going to make a real decision because you don't know if you're ever going to use the land. I think what they're saying is make a decision as to whether you want to hold the land and move the cemetery, or forget that you're going to use the land and leave the cemetery where it is.

**Mr. Stewart:** I haven't heard that before, Mr. Chairman, but maybe that's a valid consideration. Certainly in my discussions with the mayor that didn't come up.

**The Chairman:** It did when he was in front of this committee, I believe. That was one of the things he said, and to me that would make sense with these lands. I mean, either you're going to use them or you're not going to use them. We've had people in front of us who say this superlock system will never be built and therefore you should look at those lands and make a decision on that basis.

I guess there's a dock as well in Thorold that creates a problem, and the cemetery. I know that most of the people who have approached me have been people who previously owned it and it's basically farmland through that area. I believe it's zoned agricultural. I would assume in the Niagara-on-the-Lake plan it's zoned agricultural. It's probably zoned primarily agricultural through that whole area, isn't it?

[Translation]

**M. Stewart:** L'élargissement du système coûterait au-delà de 3 milliards de dollars, et sa reconstruction globale coûterait plus de 5 milliards de dollars. Ce sont là des estimations relatives, d'ordre général.

**Le président:** L'élargissement du système coûterait 3 milliards de dollars et la construction d'un système agrandi sur les terrains dont vous êtes propriétaire coûterait 5 milliards de dollars. Vous avez bien dit que ces terres ont été expropriées par le conseil des ministres?

**M. Stewart:** Au milieu des années 1960, un comité du Conseil des ministres avait recommandé à ce dernier que les terrains nécessaires soient expropriés à cette fin.

**Le président:** Actuellement, à qui ces terrains appartiennent-ils?

**M. Stewart:** À Sa Majesté la Reine, représentée par l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent.

**Le président:** En fait, ils appartiennent à la Voie maritime?

**M. Stewart:** Oui, bien sûr.

**Le président:** Ils ont été expropriés par le Conseil des ministres, mais vous avez la haute main sur eux.

**M. Stewart:** Oui.

**Le président:** À propos du cimetière, vous avez dit que vous alliez conserver la propriété des terrains. J'imagine que Thorold va vous dire que, si vous voulez faire transporter les dépouilles mortelles au nouveau cimetière, faites-le, et gardez vos terrains. Ne jouez pas sur les deux tableaux. Ne dites pas que vous allez conserver la propriété des terrains, mais sans prendre de décision définitive, parce que vous ne savez pas si vous allez jamais avoir besoin de les utiliser. Je pense que ce qu'ils vous disent, c'est de décider si vous voulez conserver la propriété des terrains et déplacer le cimetière ou décider de ne pas utiliser les terrains et de laisser le cimetière où il est actuellement.

**M. Stewart:** Je n'ai jamais entendu ce raisonnement-là avant, monsieur le président, mais il est peut-être valable. Il n'en a jamais été question dans mes discussions avec le maire, je puis vous l'assurer.

**Le président:** Il en a été question quand le maire a comparu devant le comité, je crois. C'est l'un des points qu'il a fait valoir, et ce serait logique, selon moi, dans le cas de ces terrains-là. Ou bien vous allez les utiliser, ou bien vous ne les utiliserez pas. Nous avons entendu des témoins qui nous ont dit que ce système de super-écluses ne sera jamais construit, de sorte que vous devriez partir de là pour prendre une décision au sujet de ces terrains.

Je crois que vous avez un problème à Thorold au sujet d'un quai, et pas seulement au sujet du cimetière. Je sais que la plupart des gens qui ont communiqué avec moi sont des gens qui étaient propriétaires de ces terrains. Dans la région, la plupart des terrains sont zonés comme terres agricoles, si je ne me trompe. J'imagine que les terrains sont zonés comme terres agricoles dans le plan d'aménagement de Niagara-on-the-Lake. La plupart des terres sont zonées comme terres agricoles dans toute la région, n'est-ce pas?

[Texte]

**Mr. Stewart:** That is correct. There are 32 agricultural leases in that area and the majority of the land is zoned agricultural, yes.

**The Chairman:** Now, you're saying that the land has to be held. Have you done a study on that? Would a study be helpful, or is this something that should be just left to the authority in order to deal with these lands, and you're telling us you're going to hold them? If we accept that, then I guess the basic problem is the Thorold lands. I have two questions. Are there any other problems in the area? Are you content that there be no study, that you're going to just hold those lands and that's going to be it?

**Mr. Stewart:** I think, Mr. Chairman, in terms of the Seaway Authority we are content and satisfied to hold the lands the way they've been held for the last 30 years. Are there other problems? Not particularly. We continually update the agricultural leases that we hold to have them reflect market value. We continue to market that property with potential developers on a lease basis for various types of development. In total, with the 340 leases and licences that we hold in that general area, the Seaway Authority gets revenue of approximately \$1 million a year.

So we are managing and marketing those potential lease properties as best we can to maximize our return on the one hand while having the property available when it's needed on the other hand.

**The Chairman:** In terms of the lawsuits that are still outstanding, I assume they are still outstanding for the blow-out of the lock wall and so on.

**Mr. Stewart:** They are.

**The Chairman:** Have you made a reserve for that, or is that a potential liability on your reserve fund?

**Mr. Stewart:** It is a potential liability on some kind of a fund. I wouldn't use the words "reserve fund" because litigation, Mr. Chairman, is a slow process. As anxious as I am to bring these things to a conclusion and as often as I go to our legal counsel and prod them to bring it to a solution, it's a long process. There are no moneys earmarked for any kind of settlement, and we are hopeful that our efforts here will be successful and that whatever settlement we may be involved in will be minimal.

• 1100

**The Chairman:** I would certainly like to know your potential liability. I'm sure you have discussed that with your solicitors. It's probably a matter of solicitor-client privilege and to make that information public is going to hurt you in carrying on the lawsuit. That is some information that would be helpful to us, but I will steer away from the idea and have talked myself out of that particular question.

[Traduction]

**M. Stewart:** C'est exact. Nous avons 32 baux à ferme dans la région, et la plupart des terres sont effectivement zonées comme terres agricoles.

**Le président:** Bon. Vous disiez que vous devez conserver la propriété de ces terrains. Avez-vous fait une étude à ce sujet? Une étude serait-elle utile, ou devrions-nous tout simplement laisser l'Administration de la Voie maritime décider quoi faire de ces terrains? Vous nous dites que vous voulez en conserver la propriété. Si nous acceptons ce que vous nous dites, je pense que le problème fondamental revient à ce qu'il faut faire avec les terrains que Thorold vous réclame. J'ai deux questions à vous poser à cet égard. Y a-t-il d'autres problèmes dans la région? Partez-vous du principe qu'il ne devrait pas y avoir d'étude et que vous allez simplement conserver la propriété de ces terrains, point final?

**M. Stewart:** Monsieur le président, je pense que l'Administration de la Voie maritime serait bien contente de conserver la propriété des terrains qu'elle détient depuis 30 ans. Existe-t-il d'autres problèmes? Pas vraiment. Nous mettons continuellement à jour nos baux à ferme pour qu'ils reflètent la valeur marchande des terres. Nous continuons à offrir nos propriétés à des entrepreneurs susceptibles de les aménager à bail, pour divers types d'aménagements. Globalement, l'Administration de la Voie maritime tire des 340 baux et licences qu'elle détient dans cette région générale des recettes d'environ un million de dollars par année.

Autrement dit, nous gérons et nous commercialisons ces propriétés susceptibles d'être louées à bail d'une façon optimale pour maximiser nos rentrées, d'une part, tout en gardant les terrains à notre disposition quand nous en avons besoin, d'autre part.

**Le président:** Les poursuites en instance portent, j'imagine, sur l'effondrement de la paroi de l'écluse, et ainsi de suite?

**M. Stewart:** Oui.

**Le président:** Avez-vous prévu une réserve à cette fin, ou devrez-vous peut-être puiser dans votre fonds de réserve lui-même?

**M. Stewart:** Il faudra probablement puiser dans un fonds ou un autre. Je ne voudrais pas dire que ce sera dans le «fonds de réserve», monsieur le président, parce que les procédures judiciaires sont longues. J'ai beau avoir bien hâte que ces poursuites aboutissent et aller souvent voir nos conseillers juridiques pour les presser d'obtenir un règlement, il n'empêche que ces procédures sont bien longues. Nous n'avons pas réservé d'argent pour un règlement quelconque, et nous espérons que nos efforts seront couronnés de succès et que, s'il y a des règlements, les sommes que nous serons appelés à verser seront minimales.

**Le président:** Je voudrais bien savoir à combien s'élève votre passif éventuel. Je suis sûr que vous en avez parlé avec vos avocats. C'est probablement une question d'information privilégiée, et si vous me la communiquez, cela risquerait de vous porter préjudice dans le cadre des poursuites. C'est une information qui nous serait utile, mais je vais laisser tomber; je me suis persuadé moi-même de m'écarter de cette question.

[Text]

On the WGTA, the Wheat Board argued that it wasn't skewering the shipments of grain to the west; other people have said it is. The shipowners ask why not either just pay the producers and let them be the ones who make the decision, based on their own pocketbooks, and let the market decide in that regard.

The Wheat Board did acknowledge, though, that there would be a catchment area for Thunder Bay. I think it said the area that the catchment area would result in would be located at the Manitoba-Saskatchewan border. But it would give them a catchment area, if that occurred.

Do you have any opinion on the WGTA? Is it skewering the shipment of grain? You previously indicated what seemed to me to be a statement that you would like the market to decide.

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, I do have an opinion on the WGTA, yes. First of all, with the subsidy program as it is presently established, there is no catchment area for Thunder Bay, as I have mentioned earlier. With regard to the method of payment, which is one of the points you raised, I can't say with assurance that one system or the other is preferable, because I don't know.

My view is that in a subsidized scenario, as distinct from a scenario established by market forces, no one part of the network should work to the disadvantage of any other part. So the producers, the gatherers, the railway companies, the port administrators, and the seaway therefore ought to have some advantage. But I don't know which of the two options of paying the producer or the railroad is in the best interest of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** What about including the shipping costs in the WGTA, which is one of the proposals that is out there?

**Mr. Stewart:** I think, Mr. Angus, that is a good temporary solution. The transportation subsidy that you referred to before is, I think, a good interim solution until some of the distortions in the WGTA can be corrected.

What are those distortions? They are potentially the method of payment, for which I don't have a good answer, the mountain differential, because it obviously does cost less to ship west as distinct from east and that cost varies between \$2 and \$6 per tonne—the railway suggests it's around \$2 a tonne, while the National Transportation Agency suggests it's as high as \$6 a tonne, so let's suppose it's \$4 a tonne. There certainly is a differential to shipping west, as distinct from shipping east.

There is a bias against short hauls, with the short-haul rate being higher than the longer-haul rail rate, and that bias potentially works to the disadvantage of Thunder Bay because it is closer to the grain growing area than Vancouver is and

[Translation]

Au sujet de la LTGO, la Commission canadienne du blé a déclaré qu'elle ne torpillait pas le transport du grain vers l'Ouest, comme certains l'ont prétendu, et les propriétaires de navires voudraient savoir pourquoi nous ne paierions pas tout simplement les producteurs en leur laissant la responsabilité de prendre cette décision à partir d'un simple calcul économique, bref en laissant le marché décider à cet égard.

La Commission du blé a toutefois reconnu qu'il devrait y avoir une zone de réception du grain destiné à transiter par Thunder Bay. Je crois qu'elle a dit que cette zone devrait être située à la frontière entre le Manitoba et la Saskatchewan. Il y aurait donc une heure de réception, si cela devait se produire.

Que pensez-vous de la LTGO? Torpille-t-elle le transport du grain? J'ai eu l'impression que vous nous aviez déjà laissé entendre que vous préféreriez que ce soit le marché qui décide.

**M. Stewart:** Monsieur le président, j'ai ma propre opinion sur la LTGO. Premièrement, tel que le programme de subventions fonctionne actuellement, il n'y a pas de zone de réception pour le grain qui transite par Thunder Bay, comme je l'ai déjà dit. En ce qui concerne la méthode de paiement, qui est l'un des points que vous avez soulevés, je ne puis pas affirmer qu'un système soit préférable à l'autre, parce que je n'en sais rien.

Selon moi, si le système est subventionné plutôt que conditionné par les forces du marché, aucun élément du réseau ne devrait fonctionner au détriment d'un autre. Par conséquent, les producteurs, les responsables des points de réception, les entreprises ferroviaires, les administrateurs portuaires et la Voie maritime devaient donc tous pouvoir en tirer un certain profit. Cela dit, je ne sais pas si payer le producteur ou payer la société ferroviaire serait plus propice aux intérêts de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Que pensez-vous de l'idée d'inclure les frais de transport dans la LTGO, ce qui est l'une des propositions qu'on nous a faites?

**M. Stewart:** Je pense, monsieur Angus, que ce serait une bonne solution temporaire. La subvention au titre du transport dont vous avez parlé serait à mon sens une bonne solution provisoire, jusqu'à ce qu'on ait pu rectifier certaines des distorsions résultant de la LTGO.

Ces distorsions-là concernent éventuellement la méthode de paiement, et particulièrement le tarif différentiel de montagne. Je n'ai pas de réponse idéale à vous donner là-dessus, parce qu'il est évidemment moins coûteux de transporter du grain vers la côte ouest que vers la côte est, et le coût du transport varie entre 2\$ et 6\$ la tonne. La société ferroviaire a prétendu qu'il se situe aux alentours de 2\$ la tonne, alors que l'Office national des transports soutient, lui, qu'il est d'au moins 6\$ la tonne. Je suppose que nous pouvons parler de 4\$ la tonne. Il y a certainement une différence entre le coût du transport du grain vers la côte ouest et celui de son transport vers la côte est.

Les tarifs du transport ferroviaire pénalisent le transport sur de courtes distances, car les tarifs sont plus élevés pour ces distances-là que pour les longues distances, ce qui risque de jouer au détriment de Thunder Bay, qui est plus près de

[Texte]

would therefore benefit from parity in terms of rail rates. The port parity question tends to work against the interests of Thunder Bay in the sense that rates going west are the same to Vancouver as they are to Prince Rupert, yet Prince Rupert is 185 miles further in distance.

If those three factors alone were improved we could then dispense with the transportation subsidy extending itself through the Great Lakes–St. Lawrence Seaway system to below Montreal and could work with a market that would have at least the province of Manitoba as the Thunder Bay catchment area. I think your previous interveners would have made that suggestion. I think it's correct.

• 1105

With some adjustments in the method of payment by those who know much more about it than I do, maybe there would even be additional improvements, so that the catchment area would move itself into the province of Saskatchewan. But as I say, I have no facts to rely on that suggest that one form of payment or another is the preferred one for the Great Lakes–St. Lawrence Seaway system.

**The Chairman:** What are you presenting us with, no subsidy to begin with?

**Mr. Stewart:** I'm working under the assumption there will be a subsidy. If international or domestic changes do away with the subsidy, all right, but when I make these comments my position is that there will be a subsidy of some form so that the domestic producer in Canada can compete in a global economy. If he can compete in the global economy with no subsidy, that's fine. My view is that this may not happen, probably won't happen.

If there's to be a subsidy, let's first of all, in the interim period, extend it to include the Great Lakes–St. Lawrence Seaway system to below Montreal, work at eliminating the distortions in the program—the mount differential, the port parity question, the bias against short hauls—and when that is taken care of, remove the subsidy from the Great Lakes–St. Lawrence Seaway system. We will have a more level playing field than we had prior to that. It may not be completely flat, but it will be more level than it was before. We would be content to work in that scenario.

**The Chairman:** Thank you very much.

[Traduction]

la zone de culture des céréales que Vancouver, et qui bénéficierait, par conséquent, d'une parité des tarifs du transport ferroviaire. La question de la parité des tarifs du transport à destination des différents ports tend à jouer à l'encontre des intérêts de Thunder Bay, étant donné que les tarifs du transport vers la côte ouest sont les mêmes dans le cas de Vancouver que dans celui de Prince Rupert, même si cette dernière ville est 185 milles plus loin que Vancouver.

Si l'on pouvait n'améliorer que ces trois facteurs, il serait possible d'éliminer la subvention accordée pour le transport dans l'ensemble du réseau de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent jusqu'en aval de Montréal; nous nous retrouverions avec un marché dans lequel la zone de réception des céréales transitant par Thunder Bay équivaldrait au moins à la province du Manitoba. Je crois bien que les intervenants qui ont comparu devant vous avant moi vous ont soumis cette proposition, et je crois qu'ils ont raison.

Si les gens qui s'y connaissent bien mieux que moi apportaient en outre certains rajustements à la méthode de paiement, il y aurait peut-être d'autres améliorations encore, de sorte que la zone de réception pourrait être déplacée vers l'ouest jusqu'en Saskatchewan. Cela dit, je n'ai rien sur quoi me fonder pour dire qu'une forme de paiement serait préférable à une autre du point de vue de l'administration de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

**Le président:** De quelle hypothèse partez-vous? Aucune subvention pour commencer?

**M. Stewart:** Je pars de l'hypothèse qu'il y aura une subvention. Si des changements à l'échelle internationale ou nationale font que cette subvention est éliminée, fort bien, mais je pars du principe qu'il y aura une subvention sous une forme ou une autre, pour que le producteur canadien puisse être compétitif dans une économie planétaire. S'il peut l'être sans subvention, c'est très bien. Pour ma part, je ne crois pas que ce soit possible, et ça n'arrivera sans doute pas.

S'il doit y avoir une subvention, commençons, dans la période de transition, par l'étendre à tout le réseau de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent jusqu'en aval de Montréal, efforçons-nous d'éliminer des distorsions du programme, le tarif différentiel de montagne, le problème de la parité des ports, les tarifs qui pénalisent le transport sur de courtes distances, et, quand nous aurons éliminées, nous pourrions éliminer toutes les subventions dans l'ensemble du réseau de la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Les règles du jeu seront plus équitables qu'avant. Elle ne seront peut-être pas entièrement équitables, mais elles le seront plus qu'avant. Nous serions ravis de fonctionner dans un système comme celui-là.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Text]

**Mr. Gustafson:** The question I was going to ask got derailed by a greater question after we got on this latter subject. My first question was on tourism and the whole area of sports as related to the seaway. If this is the predominant direction in which we're going, as it appears to me to be, what is the revenue that comes out of tourism and leisure boats and so on?

**Mr. Stewart:** At the moment, the revenue is a very, very small amount of money. It would be a fraction of one percent of the total revenue.

**Mr. Gustafson:** So the productive sector of the country is really carrying the cost of the seaway.

**Mr. Stewart:** Yes.

**Mr. Gustafson:** This has always been a bit of a bone of contention for a prairie farmer who never had any time for recreation because we were always too busy working. I know some of my colleagues will question that.

If we're going to become a society that likes the better things in life, as it seems we have to some extent, but don't find ways to pay for them, we'll be creating some pretty serious problems for ourselves.

I'm surprised at the numbers. I'm surprised that there isn't more revenue than 1% from recreational direction on the seaway. That really is a surprising number to me.

**Mr. Stewart:** As I said earlier, we're attempting to increase those numbers by offering incentives for passenger vessels, but we're attempting to cope with the other problem by broadening the base of the commodities that use the seaway.

The low-sulphur coal question we spoke about in April, aggregates and cement and salt and sulphur and phosphorus, are commodities that potentially can be increased in numbers and hence broaden the base, while not giving up on the grain and the iron ore that we're very familiar with. I mean, they have to be worked at too, but it's important to broaden the base. When there are difficulties with a poor crop season or problems in the steel industry, we'll have something to fall back on.

To get back to your question, at this point in time the revenue from recreational activities on the seaway system is very minimal.

• 1110

**Mr. Gustafson:** But if we look at it from the standpoint of writing a report and recommendations to the future—and that's really what we're doing here, unless I miss the point of this committee—we have investors or recreational people

[Translation]

**M. Gustafson:** La question que je vais vous poser maintenant a été mise sur une voie de garage, quand on vous a posé une question d'une toute autre envergure, une fois que nous avons pu aborder ce dernier sujet. La première question que je vous ai posée portait sur le tourisme et sur toute la question des sports, dans le contexte de la Voie maritime. Si c'est dans cette direction que nous allons, et cela semble être le cas, selon moi, quelles recettes tirez-vous du tourisme, des embarcations de plaisance, et ainsi de suite?

**M. Stewart:** À l'heure actuelle, ce sont des recettes vraiment infimes. Elles ne correspondent qu'à une fraction de 1 p. 100 de l'ensemble de nos recettes.

**M. Gustafson:** Autrement dit, c'est le secteur de la production de notre pays qui paie les frais de la Voie maritime.

**M. Stewart:** Oui.

**M. Gustafson:** Cela a toujours irrité les agriculteurs des Prairies, qui n'ont jamais eu le temps de s'adonner à des activités de loisir parce qu'ils étaient toujours trop occupés à travailler. Je sais que certains de mes collègues ne sont pas d'accord sur ce point.

Si nous évoluons vers une société qui aime les bonnes choses de la vie, il semble que c'est bien ce qui s'est produit, dans une certaine mesure, mais que nous ne trouvons pas moyen de nous offrir ces bonnes choses, nous allons nous retrouver aux prises avec de graves difficultés.

Le pourcentage que vous venez de citer m'étonne. Je suis étonné d'apprendre que la Voie maritime ne tire pas plus que 1 p. 100 de ses recettes des activités de loisir. C'est vraiment étonnant pour moi.

**M. Stewart:** Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous nous efforçons d'augmenter ce pourcentage des recettes en prenant des mesures d'incitation pour les navires transportant des passagers, mais nous essayons de nous attaquer à l'autre problème, celui de l'augmentation de nos recettes globales, en élargissant la gamme des produits à transporter par la Voie maritime.

En avril, nous avons parlé du charbon à faible teneur en soufre, et des agrégats, du ciment, du sel, du soufre et du phosphore, bref de produits qui sont susceptibles d'être transportés en quantité plus grande, ce qui nous permettrait de nous diversifier, sans nous forcer à renoncer aux céréales et au minerai de fer que nous connaissons si bien. Ce que je veux dire, c'est que nous ne devons pas délaissé ces deux produits-là, mais il est très important pour nous de nous diversifier. Quand une mauvaise campagne agricole ou les difficultés de l'industrie sidérurgique nous causent des difficultés, nous pourrions nous tourner vers d'autres produits.

Pour revenir à votre question, je le répète, les recettes que nous tirons des activités de loisir dans la Voie maritime sont très minimes, à l'heure actuelle.

**M. Gustafson:** Pourtant, si nous partons du principe que nous allons rédiger un rapport et formuler des recommandations pour l'avenir—et c'est vraiment ce que nous faisons ici, à moins que je n'aie pas du tout compris la

[Texte]

closing in on the land development. Down the road, in 20 years from now, the government could well be faced with buying back some very expensive land in order to do the things that really pay for the operation of the system. Some land developers will make a lot of money and we've got all kinds of examples of this.

You can talk about the rail line going into Roberts Bank. Had I gone off and bought some property in Richmond, B.C., when I knew where the railway was going to go, it would have been a very great investment. We do have to look at the long term in terms of what does happen. If only one percent of the revenues is coming from recreation this fact would certainly have to be taken into consideration when we look at the recommendations that are made.

You indicated that if you got all the grain coming from Manitoba through Thunder Bay—my understanding is that Saskatchewan produces 65% of all the grain grown on the prairies and Alberta and Manitoba divide the rest—you wouldn't get a lot more grain than you're getting now or wouldn't get as much as you're getting now, because the break-off point is Moose Jaw, which takes about half of Saskatchewan's grain that used to go east.

**Mr. Stewart:** Mr. Chairman, I suppose it would depend upon the crop year, what quantities are being grown, what amounts are available for export, how much could go through facilities on the west side of Canada, and how much of the remainder would have to go through the east side of Canada. That would be one thought process in terms of the shipment of grain in any given year, never mind the fact that all of the province of Manitoba may be a catchment area for Thunder Bay.

It could be that some grains being grown in your province, Mr. Gustafson, would have to go through Thunder Bay to meet order commitments, as distinct from going through the west side of Canada. That's another reason that directs shipments of grain one way or the other.

There are some other reasons that would be added to the natural catchment area of the province of Manitoba that would be to the benefit of Thunder Bay. So it's a start in the right direction and I think it's one I would recommend be considered.

**Mr. Gustafson:** Something that's always amazed me, being located about 90 miles east of Moose Jaw, is that grain has always gone to Thunder Bay traditionally and it does seem that in the northern parts of the province they move their grain earlier, or in the winter, and so on, then they generally left the southern part because they could push that grain out of there during the last two weeks of the shipping season, which could move an awful lot of grain into Thunder Bay very quickly.

[Traduction]

raison d'être de notre comité—les investisseurs ou des vacanciers s'intéressent de plus en plus à l'aménagement des terres. Dans une vingtaine d'années, le gouvernement risque d'être contraint de rejeter à très gros prix des terres pour être en mesure de faire ce qu'il devra faire pour exploiter la Voie maritime. Certains promoteurs vont ramasser beaucoup d'argent. Nous avons déjà de nombreux exemples de situations de ce genre.

Vous voulez parler par exemple du prolongement du chemin de fer jusqu'au port de Roberts Bank. Si j'avais acheté des terrains à Richmond, en Colombie-Britannique, sachant bien que le chemin de fer allait passer par là, j'aurais fait de très bons investissements. Il faut planifier l'avenir à long terme. Même si les activités de loisir ne comptent que pour un pour cent des recettes, nous devons certainement en tenir compte lorsque nous préparons nos recommandations.

Vous avez dit que, si toutes les céréales produites au Manitoba transitaient par Thunder Bay, vous ne transporteriez pas beaucoup plus de céréales qu'aujourd'hui, et vous pourriez même en transporter un peu moins, parce que le point limite est situé à Moose Jaw, et que la moitié à peu près des céréales produites en Saskatchewan sont exportées aujourd'hui via la côte ouest, alors que naguère, elles l'étaient via la côte est; si je comprends bien, la Saskatchewan produit 65 p. 100 des céréales des Prairies, le reste étant réparti entre l'Alberta et le Manitoba.

**M. Stewart:** Monsieur le président, je suppose que la quantité de céréales qui passaient par Thunder Bay, cela dépendrait de la campagne agricole, des quantités produites, des quantités disponibles pour l'exportation, des quantités qui seraient exportées via la côte ouest et de la proportion du reste qui serait exportée via la côte est. C'est ce genre de raisonnement qu'il faudrait faire en ce qui concerne le transport des céréales pour une année quelconque, que le Manitoba soit une zone de réception des céréales transitant par Thunder Bay ou pas.

Il se peut qu'une certaine quantité de céréales récoltées dans votre province doivent être expédiées via Thunder Bay plutôt que via la côte ouest du Canada, pour honorer des commandes, monsieur Gustafson. C'est là un autre des facteurs qui régissent la direction dans laquelle les céréales sont transportées.

On pourrait aussi invoquer d'autres raisons que le caractère naturel de zones de réception de la province du Manitoba qui seraient au profit de Thunder Bay. C'est donc un pas dans la bonne direction, et je pense que je recommanderais qu'on y pense.

**M. Gustafson:** J'habite à environ 90 milles à l'est de Moose Jaw, et j'ai toujours été étonné de penser que, depuis toujours, les céréales passent par Thunder Bay; il me semble que, dans les régions septentrionales de la province, les producteurs font transporter leurs céréales plus tôt, ou pendant l'hiver, ou ainsi de suite, et qu'ils ont généralement quitté la partie méridionale de la province parce qu'ils pouvaient faire transporter leurs céréales pendant les deux dernières semaines de la campagne de transport, pendant laquelle on pouvait expédier de grandes quantités de céréales à Thunder Bay très rapidement.

[Text]

Of course the Wheat Board has indicated in the transportation committees the tremendous capacity of Thunder Bay in terms of tonnage and what it's able to move. That has been very evident on the prairies for years; i.e., that trainloads of grain can leave there in the last few days and that grain is moved out. You wonder whether what you thought as a farmer was impossible to happen, happened. It just seemed to happen overnight.

That's the point I'm trying to make here, which is to ask if there is a danger of—and it seems that politically and in many different areas we tend to have tunnel vision and can't see the broader picture of where we have to go with the direction of future grain transportation, or whatever, simply because we don't see the future. But many times we make very, should I say, serious mistakes.

This is my concern with regard to the St. Lawrence Seaway, as a farmer from the prairies, because if we're going to have a future we can't be landlocked. This issue, of course, raises the whole subject of the Crow rates debate and the long debates we've had for years.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gustafson. I don't know whether you want to respond to that, Mr. Keyes.

• 1115

**Mr. Keyes:** It's very enlightening. I just wondered if there was a question in there.

**Mr. Gustafson:** Don't get political.

**Mr. Angus:** Stan doesn't know how to get political.

**Mr. Keyes:** That's right, I'm just a rook. You testified that the authority was forced to reduce its capital spending program by 70%, and then today you responded to a question that at 30% then the safety and the integrity of the seaway are intact.

**Mr. Stewart:** I did.

**Mr. Keyes:** At what percentage are the safety and integrity of the seaway at risk?

**Mr. Stewart:** That's a difficult question to answer because it would depend on the number of priority projects that occur in a given period of time. In other words, if we were not able to—

**Mr. Keyes:** Let's give it this time, within the next three years.

**Mr. Stewart:** There is no risk at this time. We can do the priority work.

**Mr. Keyes:** So even if you went to zero as a percentage there's still no risk?

**Mr. Stewart:** If we reduced the program to zero we wouldn't be doing the priority work.

**Mr. Keyes:** That's my question. At this point in time there is a certain amount of priority being done. So what kind of a percentage are we talking about?

[Translation]

Bien sûr, la Commission canadienne du blé a parlé devant les différents comités des transports de la capacité impressionnante de Thunder Bay, de son tonnage et de l'impressionnante quantité de céréales qu'on peut y charger. Pour les agriculteurs des Prairies, il est évident depuis des années qu'on peut envoyer des céréales par trains entiers par Thunder Bay dans les derniers jours de la campagne agricole, et que ces céréales peuvent ensuite être acheminées. Nos agriculteurs se disent que ce qui leur semblait impossible ne l'était pas, et que tout cela semblait se faire du jour au lendemain.

C'est ce que je voudrais bien faire valoir ici. Je me demande si nous ne risquons pas d'oublier vers où nous allons en matière de transport des grains, simplement parce que nous ne pouvons pas voir l'avenir, et il me semble que, politiquement et de bien d'autres façon aussi, nous tendons à avoir des œillères et à oublier que nous avons besoin d'une vue d'ensemble. Bien souvent, nous faisons de très graves erreurs, si j'ose dire.

C'est ce que je crains quand j'étudie la situation de la Voie maritime du Saint-Laurent en ma qualité d'agriculteur des Prairies, parce que, si nous voulons avoir un avenir, il nous faut un accès à la mer. Cela soulève, naturellement, toute la question du tarif du pas du Nid de Corbeau et rouvre les débats interminables que nous avons depuis des années à ce sujet.

**Le président:** Merci, monsieur Gustafson. Je ne sais pas si vous avez un commentaire, monsieur Keyes.

**M. Keyes:** C'est très instructif. Je me demandais seulement si l'on avait posé une question à ce sujet.

**M. Gustafson:** N'allez pas vous lancer dans des considérations d'ordre sectaire.

**M. Angus:** Stan en est incapable.

**M. Keyes:** C'est vrai, je ne suis qu'un débutant. Vous avez déclaré que l'Administration de la Voie maritime a été forcée de réduire son programme de dépenses d'investissements de 70 p. 100 et dans une des réponses que vous avez donnée aujourd'hui, vous avez dit qu'avec 30 p. 100, la sécurité et l'intégrité de la Voie maritime sont intactes.

**M. Stewart:** Je l'ai dit, en effet.

**M. Keyes:** À quel pourcentage la sécurité et l'intégrité de la Voie maritime seraient-elles compromises?

**M. Stewart:** C'est difficile de répondre à cette question car la réponse dépend du nombre de projets prioritaires qui surgissent au cours d'une certaine période. Autrement dit, si nous n'étions pas capables de...

**M. Keyes:** Disons au cours des trois prochaines années.

**M. Stewart:** Il n'y a aucun danger pour le moment. Nous pouvons effectuer les travaux prioritaires.

**M. Keyes:** Par conséquent, si ces dépenses étaient réduites à zéro, il n'y aurait toujours aucun risque?

**M. Stewart:** Dans ce cas, nous ne pourrions pas effectuer les travaux urgents.

**M. Keyes:** C'est ce que je voulais savoir. Pour le moment, on établit certaines priorités. Je voudrais donc savoir à partir de quel pourcentage on risque d'avoir des problèmes?

[Texte]

**Mr. Stewart:** I can't answer that in percentage terms, but I would be pleased to attempt to provide it if you'd like to have that.

**Mr. Keyes:** That'd be great. Thank you.

The other short question I had for you, Mr. Stewart, was that at my request through the good office of the Clerk of the House, the Hamilton Harbour Commission gave us a written submission this month. In its submission it says under seaway competitiveness that... First it states the job the St. Lawrence Seaway system does by way of administration and operation, and supposedly, they say, we are all singing in the same choir, but now there are some who are out of tune with the economic reality. The Port of Hamilton views cost reduction as a number one priority for the survival of the seaway, and by freezing and reducing port charges they've endeavoured to practice what they preach. Unfortunately, Hamilton says, we have not seen the same attitude in other areas of seaway operation, and one of the specifics they give is seaway tolls. Can I have a response from you on that?

**Mr. Stewart:** Mr. Keyes, if your question is whether seaway tolls are significant in the overall cost to the seaway system, then I guess, as I said earlier, they amount to something less than 2% of the total cost of operating on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway system from Thunder Bay or Duluth, let's say, to below Montreal.

**Mr. Keyes:** Can you put a money value on that 2% for me? What would that be each year for the next three years say?

**Mr. Stewart:** Maybe the easiest way to quantify this is to say that in the coming year, the average of seaway tolls would not be more than \$1.75 a tonne of commodity—the average. Now, we realize that the bulk in grain commodities are relatively inexpensive and the steel commodities are relatively more expensive. So the average for next year would not exceed \$1.75 a tonne.

**Mr. Keyes:** So quick math would be what, \$50 million, \$60 million?

**Mr. Stewart:** In terms of toll revenue? In terms of toll revenue it would be \$65 million, \$66 million.

**Mr. Keyes:** Of course if, as Hamilton suggests, seaway operations should start singing in tune with the rest of the choir, am I putting words into your mouth by saying somebody has to pick up that cost—

**Mr. Stewart:** Yes.

**Mr. Keyes:** —of \$60 million or \$65 million, and we would like to assume it would come from government expenditures?

**Mr. Stewart:** The dilemma is that we don't make money. We would be pleased to be even more enterprising in our incentive programs and in our toll programs if we made money, but we have to be careful because we're not making money. Various other operations around the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway system may be profitable and maybe can better afford to do the kinds of things that you've been talking about. Unfortunately, at the moment the St.

[Traduction]

**M. Stewart:** Je ne peux pas donner de pourcentage, mais je me ferai un plaisir de chercher à trouver la réponse pour vous, si vous voulez.

**M. Keyes:** Ce serait formidable. Merci.

J'ai une autre question à vous poser, monsieur Stewart. À ma demande, la Commission du port de Hamilton nous a remis un mémoire ce mois-ci, grâce aux bons offices du greffier de la Chambre. D'après elle, compte tenu de la concurrence qui règne sur la Voie maritime... Dans ce mémoire, elle explique d'abord les rouages de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et elle signale que bien que tout le monde soit dans le même bateau, certains ne se sont pas adaptés aux réalités économiques. Pour la Commission du havre de Hamilton, il faut à tout prix réduire les frais pour assurer la survie de la Voie maritime et elle a essayé de mettre ses conseils en pratique en bloquant et en réduisant ses frais. D'après elle, on n'a malheureusement pas adopté la même attitude dans d'autres secteurs d'exploitation de la Voie maritime et elle donne notamment l'exemple des péages. Pouvez-vous me donner une réponse à ce sujet?

**M. Stewart:** Monsieur Keyes, si vous voulez savoir si les droits de péage représentent une forte proportion des frais généraux, je dirais, comme je l'ai déjà signalé, que cela fait un peu moins de 2 p. 100 de l'ensemble des frais d'exploitation pour les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent de Thunder Bay ou de Duluth à la partie située en aval de Montréal.

**M. Keyes:** Pouvez-vous me dire quelle somme cela représenterait? Combien cela ferait-il par année, pour les trois prochaines années, par exemple?

**M. Stewart:** La solution la plus facile pour faire le calcul consisterait à dire qu'au cours de l'année prochaine, les péages ne devraient pas représenter plus de 1,75\$ la tonne en moyenne, je dis bien en moyenne. Par contre, ils sont relativement bas en ce qui concerne les produits agricoles mais ils sont plus coûteux pour les produits sidérurgiques. Ils ne devraient donc pas dépasser 1,75\$ la tonne l'année prochaine.

**M. Keyes:** Quelle somme est-ce que cela pourrait représenter, si l'on fait un calcul rapide? Cinquante ou 60 millions de dollars?

**M. Stewart:** Pour les recettes en provenance des péages? Cela ferait 65 ou 66 millions de dollars.

**M. Keyes:** Si comme le recommande la Commission du havre de Hamilton, tous les intervenants accordaient leurs violons, il faudrait bien sûr que quelqu'un paie ces frais de 60 ou 65 millions de dollars, si vous me permettez de vous prêter certains propos...

**M. Stewart:** Oui.

**M. Keyes:** ...et on voudrait que ce soit le gouvernement qui paie?

**M. Stewart:** Le dilemme, c'est que nous n'avons pas de rentrées d'argent. Nous voudrions bien pousser nos programmes d'encouragement et nos primes d'incitation encore plus loin, si nous avons l'argent nécessaire, mais nous devons être prudents parce que nous ne faisons pas de bénéfices. Il y a peut-être diverses entreprises liées aux Grands Lacs et à la Voie maritime du Saint-Laurent qui sont rentables et qui ont mieux les moyens que nous de prendre

[Text]

Lawrence Seaway Authority is not one of those enterprises that can afford to be more charitable maybe than we've been.

**Mr. Keyes:** Thank you, Mr. Stewart.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman, and my apologies to the committee and Mr. Stewart for not being here at the beginning, but other transport duties occupied me in the House.

• 1120

Let me start with that. I find it quite interesting that the \$65 million to \$66 million you need is only \$15 million more than the Government of Canada gave away today to Canadian Airlines—\$50 million, no strings attached. That's just an observation.

One of the things the committee has looked at—

**Mr. Keyes:** Are you against that?

**Mr. Angus:** Read Hansard.

**The Chairman:** We'll watch.

**Mr. Angus:** A number of witnesses have suggested that the mandate of the Seaway Authority vis-à-vis tolls should be changed. Really there are only two options about that change, the assumption that we eliminate the tolls in one way or the other.

I appreciate the fact that your mandate is very clear. You have to, as much as possible, be 100% cost recovery. It's up to the government to decide if they want to change that. But if you had your druthers, if the government decided to make that change, should we go the American route, which is just the rebating of tolls, or should we eliminate tolls entirely?

**Mr. Stewart:** My suggestion would not be either of those. Rather, the government should fund a capital portion of the seaway costs and the seaway tolls continue to cover the operating necessities of the company, as envisaged in the 1977 legislation. For the foreseeable future, that should be the routine.

**Mr. Angus:** Of that \$1.75 a tonne or \$66 million, how much of that toll revenue currently goes to capital?

**Mr. Stewart:** The capital requirement over the next number of years would be about \$15 million a year.

**Mr. Angus:** So that's about 20% to 25%.

**Mr. Stewart:** Yes.

**Mr. Angus:** The other question I want to touch on is on a question Mr. Keyes raised, in part. From time to time it's quite easy for one group to say that other group must cut. Has it been your experience since you've become the head of

[Translation]

les initiatives que vous nous avez signalées. Malheureusement, pour le moment, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent n'est pas de celles qui peuvent se permettre de faire encore plus de largesses qu'elle n'en a déjà faites.

**M. Keyes:** Merci, monsieur Stewart.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je présente mes excuses au comité et à M. Stewart pour avoir été absent au début de la séance, mais j'étais pris à la Chambre par d'autres affaires concernant les transports.

Je commencerai par dire ceci: il est vraiment intéressant de constater que les 65 à 66 millions de dollars dont vous avez besoin ne représentent que 15 millions de plus que ce que le gouvernement du Canada a donné aujourd'hui aux Lignes aériennes Canadian—50 millions de dollars—sans conditions. Je le signale en passant.

Une des questions que le comité a examiné...

**M. Keyes:** Êtes-vous contre?

**M. Angus:** Lisez le hansard.

**Le président:** Nous suivrons cela.

**M. Angus:** Plusieurs témoins ont dit qu'il faudrait modifier le mandat de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent en ce qui concerne les péages. Il n'y a en fait que deux possibilités à cet égard: il faut partir du principe qu'il y a lieu de supprimer les droits de péage d'une façon ou de l'autre.

Je me rends bien compte que votre mission est très claire. Vous devez si possible rentrer complètement dans vos frais. C'est au gouvernement à décider s'il veut y changer quelque chose. S'il ne tenait qu'à vous, si le gouvernement décidait d'apporter ce changement, trouvez-vous qu'il faudrait suivre l'exemple américain, c'est-à-dire réduire les droits de péage, ou bien les supprimer complètement?

**M. Stewart:** Je ne préconiserais aucune des deux solutions. Le gouvernement devrait plutôt financer une partie des coûts d'immobilisations de la Voie maritime du Saint-Laurent et les droits de péage continueraient à couvrir les frais d'exploitation de l'entreprise, comme prévu dans la loi de 1977. Ce serait ce qu'il faudrait faire, pour les prochaines années, du moins.

**M. Angus:** Quelle proportion des recettes de 1,75\$ la tonne, soit donc des 66 millions de dollars provenant des droits de péage, est affectée actuellement aux investissements?

**M. Stewart:** Pour les quelques prochaines années, les besoins en capitaux devraient se chiffrer à une quinzaine de millions de dollars par an.

**M. Angus:** Cela fait donc de 20 à 25 p. 100?

**M. Stewart:** Oui.

**M. Angus:** L'autre question que je veux vous poser découle en partie d'une question de M. Keyes. C'est facile de dire que les autres devraient réduire leurs tarifs. Depuis que vous êtes à la tête de l'Administration de la Voie maritime

[Texte]

the Seaway Authority that the port authorities have been as willing and as innovative as has the Seaway Authority in terms of incentive fees, of keeping their fees in line with the realities of the marketplace, or have you found that they've used your cuts in order to enhance their revenues?

**Mr. Stewart:** I'm not in a particularly strong position to answer that question. I suspect a little bit of the latter. I'm also quick to say that the port authorities and the other entities on the system have to get into step with reality. The reality is that there isn't a lot of money available. Traffic is down. They have to offer rates consistent with a slow economic recovery.

While I don't have details that I can specifically answer your question with, I suspect there's a little bit of using to their own benefit the advantages the Seaway Authority may provide. At the same time, I also think they are having to govern their operations very much in keeping with the economy of today. That would mean offering good rates.

**The Chairman:** Mr. Stewart, thank you for coming back. I think you gave a great deal of information. I appreciate the way you responded to the questions. I can tell you that it's going to help us a great deal in finalizing our report. I hope we can be of some help to you in the report in bringing this to the government's attention before we reach a crisis point. . . Well, we won't go any further than that.

**Mr. Gustafson:** If you'll just excuse one more question, have you any overall figures in terms of transportation at large, in terms of waterway and boats relating to competition by air and truck? Are there any numbers available? If anybody has them you'd have them. What's the trend? We've lived through rail line abandonment errors. In some cases mistakes were made and in other cases the right things were and are being done. Are there any long-term projections for the future in this regard? What's happening?

• 1125

**Mr. Stewart:** I think the answer is that the marine mode is certainly the most economical transportation alternative for bulk commodities. I don't have available in my mind comparisons between the surface modes, the air mode and the marine mode in terms of actual figures. I can also say that the Canadian railway system, not to mention a deregulated U.S. railway system—but the Canadian railway system is getting much more efficient and much more competitive with the marine mode, to their credit. We have to continue to improve our competitive position to be a continuing competitor with that other option. But in terms of precise figures, other than to say that for bulk commodities the marine mode is the more economical, I don't think I can be of any more value than that.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Stewart. We appreciate your coming back and appearing before us. Thank you.

[Traduction]

du Saint-Laurent, avez-vous constaté que les administrations portuaires ont fait preuve d'autant de bonne volonté et d'esprit innovateur que vous en accordant des primes d'incitation, en adaptant leurs tarifs aux réalités du marché ou alors qu'elles ont profité de vos réductions pour accroître leurs recettes?

**M. Stewart:** Je ne suis pas dans une position particulièrement forte pour répondre à cette question. Je soupçonne que les autres ont effectivement un peu profité de la situation, mais je m'empresse de dire que les commissions portuaires et les autres intervenants doivent faire preuve de réalisme. La réalité, c'est qu'il n'y a pas beaucoup d'argent à gagner. La circulation a diminué. Il faut proposer des tarifs en fonction de la lenteur de la reprise économique.

Je ne peux pas vous donner des détails précis à ce sujet, mais je soupçonne les autres organismes d'avoir un peu profité des avantages offerts par l'Administration de la voie maritime. Je pense par contre qu'ils doivent gérer leurs affaires en tenant compte de la situation économique actuelle. Cela veut dire qu'il faut proposer des tarifs avantageux.

**Le président:** Monsieur Stewart, merci d'être revenu. Vous nous avez fourni beaucoup de renseignements. J'apprécie la façon dont vous avez répondu aux questions. Cela nous aidera certainement beaucoup pour la rédaction de notre rapport. J'espère que nous pourrions vous être de quelque utilité en attirant l'attention du gouvernement sur certains problèmes avant que la situation ne devienne critique. Nous en resterons donc là.

**M. Gustafson:** Si vous voulez bien m'excuser, je voudrais encore poser une question. Pouvez-vous citer des chiffres pour les transports en général, pour avoir une idée de la concurrence que les transports aérien et routier font au transport maritime? A-t-on des chiffres à ce sujet? Dans ce cas, vous devriez les connaître. Quelle est la tendance? Certaines erreurs ont été commises en supprimant des lignes de chemin de fer. On a commis et on commet des erreurs dans certains cas alors que dans d'autres on a pris et on prend de bonnes décisions. Quelles sont les perspectives à long terme? Que se passe-t-il?

**M. Stewart:** Je dirais que le transport maritime est certainement le mode de transport le plus économique pour les marchandises en vrac. Je n'ai pas de chiffres précis qui nous permettraient de faire une comparaison entre le transport par terre, le transport aérien et le transport maritime. Tout ce que je peux dire, c'est que les chemins de fer canadiens, pour ne pas parler des chemins de fer américains qui ont fait l'objet d'une déréglementation, deviennent beaucoup plus efficaces et beaucoup plus compétitifs par rapport au transport maritime, c'est tout à leur honneur. Il faut continuer à accroître notre compétitivité pour pouvoir continuer à faire concurrence à cet autre mode de transport. Je ne peux toutefois pas vous aider plus que cela car je n'ai pas de chiffres précis. Tout ce que je peux dire, c'est que le transport maritime est plus économique pour les marchandises en vrac.

**Le président:** Merci infiniment, monsieur Stewart. Notre comité est très heureux de vous avoir revu. Merci encore.



MAIL POSTE

Canada Post / Canadian Mail  
Postage paid / Postes payées  
Lettre / Letter  
Ottawa, Ontario  
K1A 0S2

Y. St. Laurent, Member of Parliament for  
Canada / Y. St. Laurent, député  
du Canada

En cas de non-délivrance,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Groupe Communication Canada - Edition  
48 boulevard St-Jacques, 1000  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S2

# St. Laurent Seaway

of the Standing Committee on Transport

## RESPECTING

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, concerning issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

## WITNESSES:

De la ville de Saint-Jacques:  
Don Redmond, commissaire, Génie et planification  
De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:  
Gordon R. Stewart, président et dirigeant principal.

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1991-92

En vente: Groupe Communication Canada - Edition  
Appareillements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S2

## CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le mardi 24 novembre 1992

Président: Ken Atkinson

Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la

# Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

## CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, concernant les questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent.

## TÉMOINS:

De la ville de Saint-Jacques:  
Don Redmond, Commissaire of Engineering and Planning  
De la St. Lawrence Seaway Authority:  
Gordon R. Stewart, President and Chief Executive Officer.

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
1991-1992

Available from Canada Communication Group - Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S2

**MAIL  POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

**Lettermail**

**Poste-lettre**

**K1A 0S9  
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

---

**WITNESSES**

Steve Butland, M.P., Sault Ste. Marie;

and

*From the City of Sault Ste. Marie:*

Don Redmond, Commissioner of Engineering and Planning.

*From the St. Lawrence Seaway Authority:*

Glendon R. Stewart, President and Chief Executive Officer.

**TÉMOINS**

Steve Butland, député, Sault Ste. Marie;

et

*De la ville de Sault Ste. Marie:*

Don Redmond, commissaire, Génie et planification.

*De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:*

Glendon R. Stewart, président et dirigeant principal.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Tuesday, November 24, 1992

Chairperson: Ken Atkinson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le mardi 24 novembre 1992

Président: Ken Atkinson

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the*

## St. Lawrence Seaway

*of the Standing Committee on Transport*

*Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité sur la*

## Voie maritime du Saint-Laurent

*du Comité permanent des transports*

RESPECTING:

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway System

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement ainsi que l'ordre adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, considération des questions relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1991-92

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
1991-1992

SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY  
OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Ken Atkinson

Members

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Marc Toupin

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ SUR LA VOIE MARITIME DU  
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

Président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus  
Girve Fretz  
Len Gustafson  
Stan Keyes—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Marc Toupin

From the City of Sault Ste. Marie:  
Don Redmond, Commissioner of Engineering and Planning  
(Voir à l'endos)  
From the St. Lawrence Seaway Authority:  
Gordon R. Stewart, President and Chief Executive Officer.

De la ville de Sault Ste. Marie:  
Don Redmond, commissaire, Génie et planification.  
(Voir à l'endos)  
De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:  
Gordon R. Stewart, président et directeur principal.

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

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

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, NOVEMBER 24, 1992  
(12)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 237-C, Centre Block, the Chairman, Ken Atkinson, presiding.

*Members of the Sub-Committee present:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson and Stan Keyes.

*Other Member present:* Joe Comuzzi.

*In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

*Witnesses: From the Transportation and Communications Union:* Herbert T. Daniher, Executive Vice-President, Grain Division; Michael Poleck, Financial Secretary Treasurer.

In accordance to Standing Order 108(1) and the Order adopted by the Standing Committee on Transport on February 25, 1992, consideration of issues relating to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway System.

Herbert T. Daniher made a statement and, with the other witness, answered questions.

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

Marc Toupin

*Clerk of the Sub-Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 24 NOVEMBRE 1992  
(12)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 40, dans la salle 237-C de l'édifice du Centre sous la présidence de Ken Atkinson (président).

*Membres du Sous-comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Girve Fretz, Len Gustafson et Stan Keyes.

*Autre député présent:* Joe Comuzzi.

*Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

*Témoins: Du Syndicat des transports-communication:* Herbert T. Daniher, vice-président exécutif, Manutention de grains; Michael Poleck, secrétaire-trésorier.

Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement ainsi qu'à l'ordre de renvoi adopté par le Comité permanent des transports le 25 février 1992, le Sous-comité examine certaines questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Herbert T. Daniher fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 17 h, le Sous-comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Sous-comité*

Marc Toupin

[Text]

**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, November 24, 1992

• 1537

**The Chairman:** I call the meeting to order.

Welcome to the subcommittee of the transport committee studying the St. Lawrence Seaway. We look forward to any comments you may have and any brief you may have for us. Please introduce yourself and then go on to your brief.

**Mr. Herbert T. Daniher (Executive Vice-President, Grain Division, Transportation and Communications Union):** With me today is Michael Poleck, the Financial Secretary-Treasurer of Lodge 650, Grain Handlers, from Thunder Bay.

We have a brief we will read to the committee. This is a submission to the Standing Committee on Transport subcommittee studying the future competitiveness and viability of the St. Lawrence Seaway presented by myself and Mr. Poleck, November 24, 1992.

The union thanks the seaway subcommittee for the opportunity to come and put forth a view of the workers' side of the story as it relates to the future viability of the St. Lawrence Seaway.

The Transportation and Communications International Union represents 15,000 members across Canada who move people, freight and ideas from coast to coast and beyond. The union's mission is to work together to achieve our common objectives and provide what most Canadians want from life: security, dignity, and a decent standard of living for ourselves, our families and our communities.

The grain division represents a cross-section of transportation sectors in Thunder Bay reliant on port activity. These transportation sectors include 900 grain handlers employed at ten terminals operated by six grain companies: Cargill Limited, Manitoba Pool Elevator, Parrish & Heimbecker Limited, Richardson Terminals Limited, Saskatchewan Wheat Pool, and United Grain Growers. We also represent 100 rail workers employed with the Canadian Pacific Railway, 75 trucking employees employed with several different firms in and about Thunder Bay, and 75 grain processing workers employed with Archer-Daniels-Midland Limited.

The grain division is an active participant and affiliate of the Thunder Bay and District Labour Council Transportation Committee, and the Thunder Bay Port Council, which represents 18 unions with a total membership of 3,000 people employed in port activities. I have attached an appendix at the back of the submission with a list of those affiliated to the port council.

As executive vice-president, grain division, I have been appointed as the Canadian labour representative on the senior grain transportation committee, which advises the Minister of Transport on issues related to grain.

[Translation]

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

Le mardi 24 novembre 1992

**Le président:** La séance est ouverte.

Bienvenue au sous-comité du Comité des transports chargé d'étudier la voie maritime du Saint-Laurent. Nous serons heureux d'entendre votre exposé et vos observations. Veuillez vous présenter et passer à votre présentation.

**M. Herbert T. Daniher (vice-président exécutif, Division des manutentionnaires de grains, Syndicat des transports-communication):** Je suis accompagné de Michael Poleck, secrétaire-trésorier de la section 650 des manutentionnaires de grain, de Thunder Bay.

J'ai un mémoire dont je ferai lecture au comité. Voilà donc l'exposé que M. Poleck et moi-même présentons au sous-comité du Comité permanent des transports chargé d'étudier la viabilité et la compétitivité future de la voie maritime du Saint-Laurent, le 24 novembre 1992.

Le syndicat remercie le sous-comité de la voie du Saint-Laurent de cette occasion de témoigner, au nom des travailleurs, sur la viabilité future de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le Syndicat international des transports-communication représente 15 000 membres, dans tout le Canada, qui transportent des marchandises et des idées d'un océan à l'autre et au-delà. Le syndicat a pour mission de travailler à l'atteinte d'objectifs communs et d'offrir ce que les Canadiens souhaitent le plus dans la vie: la sécurité, la dignité et des conditions de vie respectables tant pour nous que pour nos familles et nos collectivités.

La division des grains se compose de divers éléments des secteurs du transport à Thunder Bay qui se fondent sur l'activité portuaire. Dans ces secteurs du transport, on trouve 900 manutentionnaires de grains employés à 10 terminaux exploités par six sociétés céréalières: Cargill Limited, Manitoba Pool Elevator, Parrish & Heimbecker Limited, Richardson Terminals Limited, Saskatchewan Wheat Pool et l'Union des producteurs de grains. Nous représentons également 100 cheminots à l'emploi du chemin de fer du Canadien Pacifique, 75 camionneurs travaillant pour diverses firmes de Thunder Bay et des alentours, ainsi que 75 travailleurs du traitement des céréales employés par Archer-Daniels-Midland Limited.

La division des manutentionnaires de grains travaille de concert avec le Comité du transport du Conseil du travail du district de Thunder Bay et avec le conseil portuaire de Thunder Bay, organisme qui représente 18 syndicats dont les 3 000 membres travaillent aux activités portuaires. À la fin du mémoire, vous trouverez en annexe la liste des associations affiliées au conseil portuaire.

À titre de vice-président exécutif de la Division des manutentionnaires de grains, j'ai été nommé représentant du Conseil canadien du travail au sein du comité principal du transport céréalier, qui conseille le ministre du Transport sur les questions liées aux céréales.

[Texte]

[Traduction]

• 1540

I propose to detail, for the purpose of illustration to this subcommittee, the challenges facing the grain handlers members, which TCU represents at the port of Thunder Bay. Most certainly our union's experience could be considered as representative of the problems being faced by all union sectors and non-union sectors, as far as that goes, on port-related employment in our community.

In the early 1980s, the TCU represented 1,500 members employed full time and 300 members employed seasonally at 17 active grain terminals at the port of Thunder Bay. In the early 1970s, there were 27 active terminals. However, since 1984, the employment levels at the grain terminals have dropped dramatically. In the past eight years more than 1,000 full-time jobs have been lost at the Thunder Bay grain terminals. The union membership has been severely cut and currently stands at 900. Out of 900 that are left, using 1992 as an example, only 150 members will get 12 months' work in this current year. An additional 350 members will have worked only between six to nine months this year, and the other 400 members will work zero to three months. Situation: critical.

Over the past several years the union members have been forced to live under a cloud of enormous uncertainty, insecurity, and fear for themselves, for their families and for their community. With only six out of ten remaining grain terminals left operational at the port on a regular basis during 1992, undoubtedly these concerns will continue to mount into the future.

Current situation: To emphasize the seriousness of the situation, I will use my personal circumstance to illustrate how serious the matter is. I have been employed in the grain trade since graduating from high school and have 17 years seniority with Saskatchewan Wheat Pool, which currently operates three grain terminals at the port. I would not even have been recalled to work even a single hour during 1992. Over the last three years I have had no opportunity to earn a living in the grain industry and worked only 12 weeks in 1991 and 6 weeks in 1990.

It is even a sadder tale for those members who are right behind me on the seniority list, just 20 names back, who were recently terminated after being in the industry for some 15 years. In the not-too-distant future, we will probably end up experiencing more terminations at the port should the decline continue at its current pace.

Some would ask, why stay in the grain industry? The response to this question is very complicated. It is not a simple question of knowing that there is not going to be any work in the course of the year in question. Historical trends have for decades indicated significant movements of grain during the traditional busy periods of the spring and early summer, and during the fall period.

In the past several years, our members have had to wait for a spring call-back, which often did not materialize. If a call-back did occur, it would seem that the car orders would shockingly drop off and lay-offs would occur only weeks after

Pour illustrer la situation, je me propose de décrire au sous-comité les divers défis que doivent relever les manutentionnaires de grains que représente le SITC au port de Thunder Bay. De toute évidence, l'expérience de notre syndicat est représentative des problèmes auxquels sont confrontés tous les secteurs, tant syndiqués que non syndiqués, au niveau des emplois liés au port de notre collectivité.

Au début des années quatre-vingt, le SITC représentait 1 500 travailleurs à plein temps et 300 travailleurs saisonniers employés aux 17 terminaux céréaliers actifs du port de Thunder Bay. Au début des années soixante-dix, le nombre de ces terminaux s'élevait à 27. Depuis 1984, toutefois, le nombre des emplois aux terminaux céréaliers a connu une baisse dramatique. Au cours des 10 dernières années, plus de 1 000 emplois à plein temps ont été éliminés aux terminaux céréaliers de Thunder Bay. Le nombre des membres de notre syndicat a gravement diminué et se situe actuellement à 900. De ce nombre, si l'on se fonde sur la situation de 1992, seuls 150 auront travaillé 12 mois, 350 auront travaillé de six à neuf mois et les autres, environ 400, de zéro à trois mois. La situation est donc critique.

Au cours des dernières années, les membres du syndicat ont dû vivre sous un énorme nuage d'incertitude, d'insécurité et de craintes pour eux, leurs familles et leurs collectivités. Il ne fait aucun doute que leur inquiétude ne pourra que s'accroître, puisque seulement six des 10 derniers terminaux céréaliers ont fonctionné régulièrement au port cette année.

Situation actuelle: Pour illustrer la gravité de la situation, permettez-moi de vous décrire mon propre cas. Je travaille dans l'industrie céréalière depuis la fin de mes études secondaires et j'ai acquis 17 ans d'ancienneté au Saskatchewan Wheat Pool, qui exploite actuellement trois terminaux céréaliers au port. En 1992, je n'ai pas été rappelé au travail. Au cours des trois dernières années, je n'ai pas pu gagner ma vie dans l'industrie céréalière, n'ayant travaillé que 12 semaines en 1991 et six semaines en 1990.

La situation est encore pire pour les membres dont le nom est après le mien sur la liste d'ancienneté, à peine 20 places après, qui ont été récemment mis à pied après avoir travaillé dans cette industrie pendant quelque 15 années. Si la situation continue d'empirer à ce rythme, il est probable que d'autres mises à pied se fassent au port, dans un avenir rapproché.

Certains se demanderont pourquoi nous continuons de travailler dans ce secteur. La réponse à cette question est très complexe. Il ne suffit pas de savoir qu'il n'y aura pas de travail cette année-là dans ce domaine. Depuis des dizaines d'années, des tendances montrent que le transport des céréales est plus important durant les périodes de pointe traditionnelles du printemps, du début de l'été et de l'automne.

Durant les dernières années, nos membres ont dû attendre leur rappel au travail du printemps, qui souvent ne s'est pas matérialisé. Même s'ils étaient rappelés, il arrivait que les demandes de wagons chutent et qu'ils soient remis à

[Text]

returning to work. Similar situations occurred during the fall period, when full-scale operations had started up and the call-back of employees would occur. Suddenly the projected grain orders evaporated and lay-offs occurred just weeks after the call-back.

If we use this year as an example, let's consider the impacts of the Russian grain orders that were delayed due to failure to secure lines of credit or to make payments on a Canadian line of credit. This happened on three separate occasions during the year. Had the Russian problems not developed, I would suggest the entire union membership of 900 would have been recalled to work at some point in time during the year.

In September and October of this year, members with 40 years of service were laid off and entire companies closed their terminals for extended periods during the year. We have seen a number of terminals being delegated to what they call surging and surplus capacity houses, only opening when there's a large volume of grain cars, which we haven't seen in 1992 and may not see in the future.

Currently there are approximately 200 grain handlers who have not worked enough weeks this year to qualify for unemployment insurance benefits. By next spring this number will escalate dramatically as their current benefits run out. The longer the question of the future of the St. Lawrence Seaway goes unanswered, the greater the hardship on its employees and their families as more of the infrastructure permanently closes or remains shut down for long periods of time during the year.

• 1545

There is a real feeling of frustration in all citizens of Thunder Bay over what appears to be the abandonment of the eastern grain handling transportation system. The powers above have decided to designate Thunder Bay as "the residual grain port".

It does not seem to matter what arguments are produced to justify the need for a viable Canadian grain transportation system extending both east and west. Whether it is the inequities of the Western Grain Transportation Act or the efficiencies of the east that include things like surge capacity at the port, the quicker turnaround time of grain cars that saves millions of dollars of leasing costs and whatnot for the railways and the Canadian grain system, and the fact that there is currently a \$2 billion investment in grain infrastructure at the port that is fully bought and paid for by private investment, it just appears that all of their concerns seem to fall on deaf ears.

[Translation]

piéd quelques semaines seulement après être retournés au travail. De tels cas se sont aussi présentés à l'automne, une fois les opérations à pleine capacité commencées et les employés rappelés au travail. Soudain, les commandes de céréales prévues n'arrivaient pas et les employés étaient renvoyés quelques semaines après leur rappel.

Si l'on se sert de 1992 comme exemple, voyons quelles sont les conséquences du retard dans les commandes céréalières russes dû à l'incapacité de ce pays d'obtenir une marge de crédit ou d'effectuer ses paiements sur sa marge de crédit canadienne. Ce cas s'est présenté à trois reprises cette année. En l'absence d'un tel problème, je suis persuadé que les 900 membres de notre syndicat auraient été rappelés au travail à un moment ou à un autre au cours de l'année.

En septembre et octobre derniers, des membres qui avaient travaillé 40 ans dans le secteur ont été mis à pied, et des sociétés entières ont dû fermer leurs terminaux pour de longues périodes pendant l'année. Un certain nombre de terminaux ont été relégués au rang d'entrepôt pour capacité excédentaire, n'ouvrant leurs portes que lorsqu'un grand nombre de wagons de céréales arrivaient, ce qui ne s'est pas produit en 1992 et ne se produira peut-être plus.

À l'heure actuelle, environ 200 manutentionnaires de grains n'ont pas travaillé suffisamment de semaines cette année pour avoir droit aux prestations d'assurance-chômage. Au printemps prochain, ce nombre augmentera encore considérablement étant donné que le droit aux prestations aura été épuisé. Plus la question de l'avenir de la voie maritime reste en suspens, plus les employés et leurs familles souffrent suite à la fermeture permanente d'infrastructures où les fermetures sont de plus en plus longues.

Tous les habitants de Thunder Bay se sentent vraiment frustrés devant ce qui apparaît comme un abandon du système de transport et de manutention du grain de l'Est. Les autorités dont j'ai parlé précédemment ont décidé de considérer que Thunder Bay était d'ores et déjà un port qui serait utilisé pour le grain «excédentaire».

Peu importe les arguments que nous donnons et qui militent en faveur d'un système de transport de grains viable autant dans l'Est que dans l'Ouest du Canada. Quoi qu'on dise, on ne semble pas nous entendre. On a beau parler de l'injustice que représente la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, des possibilités qui existent dans l'Est du pays—notamment en cas de capacité excédentaire, l'utilisation efficace et plus rapide des wagons de transport de grains qui font économiser des millions de dollars en frais de location aux chemins de fer et aux systèmes de transport du grain—ou du fait qu'à l'heure actuelle, on ait investi deux milliards de dollars dans l'infrastructure du transport des grains au port, investissement qui a été totalement défrayé par l'industrie privée, bref, tout ce que nous disons semble tomber dans l'oreille de sourds.

## [Texte]

Events over the past several years seem to be forcing the union membership to view what was a traditional call-back during busy periods as somewhat of a crap shoot now. It is very difficult for one to seek alternative employment opportunities when you cannot determine your availability due to the uncertainty of grain movement through the port. You've no ability to earn a living.

Employers outside the grain industry are very aware of this situation and are hesitant to employ a grain handler with significant seniority in the industry. The opportunity for employment is very limited in Thunder Bay. With a high unemployment rate there is an ample supply of candidates to fill any jobs that become available.

As for looking for other career opportunities, many grain handlers selected a career path and entered the grain industry 15, 20, 25 years ago, have invested at least half of their working lives or more in earning benefits such as vacation entitlement and pension credits, and have qualified for various specialized health care protection such as long-term disability. All of these benefits would be forfeited. If one could even find an opportunity to secure new employment and start again, it would definitely be at the bottom of the list.

There seems to be a real aura out there that nobody really cares about Thunder Bay. In the November 22, 1992 edition of the *Thunder Bay Chronicle-Journal*, there was an article relating to a column that appeared in an American newspaper dealing with the U.S. Marine Corps' mistake of carrying Canada's flag upside down during the World Series. The U.S. author related that:

The Marines didn't have time to get an *Encyclopaedia Britannica* and look up under "C": countries that nobody really cares about.

I would suggest that this U.S. author's statement would be reflective of how Thunder Bay citizens and other port stakeholders feel that their legitimate concerns about the future of the port are being addressed. I would quote:

No one takes the time to consider the concerns and impacts on the port relating to the viability of the Seaway as Thunder Bay seems to be one of those cities that nobody really cares about.

That could maybe be extended for the whole seaway.

The work of this subcommittee studying the issue of the viability of the St. Lawrence Seaway is of critical importance to every employee working in port-related industries. Our future may hinge on the final report of this very subcommittee. Literally thousands of jobs are at stake, not just at Thunder Bay but in all the communities along the 3,840 kilometres of the seaway.

It's extremely frustrating that the only time the plight of the workers is recognized seems to be during labour disputes. Our plight at Thunder Bay was momentarily recognized during the passage of Bill C-37, the back-to-work legislation ending the 1991 labour dispute between the TCU and the six grain companies at Thunder Bay. Yet grain industry labour disputes have been dealing with contentious issues such as pensions and job security, such as the training and extension

## [Traduction]

Il semble que tout ce qui a été fait au cours des quelques dernières années oblige les membres du syndicat à envisager les rappels qui avaient lieu auparavant pendant les périodes très occupées comme tout à fait imprévisibles à l'heure actuelle. Il est très difficile de se chercher un autre emploi quand on ne peut même pas savoir quand il faudra être disponible pour la manutention. Il est impossible de gagner sa vie dans de telles circonstances.

Les autres employeurs connaissent très bien cette situation et hésitent beaucoup à engager un manutentionnaire avec beaucoup d'ancienneté. Les possibilités d'emploi sont très limitées à Thunder Bay. Le taux de chômage est élevé et il y a beaucoup de candidats pour le moindre poste.

Quant aux autres possibilités de carrière qui s'offrent aux manutentionnaires, il ne faut pas oublier que ceux-ci se sont engagés dans leur carrière dans l'industrie des céréales il y a 15, 20 ou 25 ans, qu'ils ont consacré la moitié de leur vie de travail à cela, qu'ils ont acquis des avantages comme des vacances, crédits de pension, etc., de même que la protection en cas d'invalidité à long terme. Ils ne veulent pas abandonner si facilement la partie. De plus, trouver un autre travail cela signifie recommencer au bas de l'échelle.

On a vraiment l'impression que personne ne se préoccupe de Thunder Bay. Dans l'édition du 22 novembre 1992 du *Chronicle-Journal* de Thunder Bay, on pouvait lire un article qui portait sur un article d'un journal américain concernant la fameuse erreur des Marines qui ont arboré le drapeau canadien à l'envers pendant les Séries mondiales. Cet article se lisait comme suit:

Les Marines n'ont pas eu le temps de regarder dans l'*Encyclopaedia Britannica* la liste des pays dont personne ne se préoccupe.

Cela ressemble fort au sentiment que les gens ont face aux habitants de Thunder Bay et à tous ceux qui ont un intérêt dans le port de cette ville; il semble que l'on ne prenne pas au sérieux les préoccupations de ces personnes. Je cite encore ceci:

Personne ne prend le temps de tenir compte des préoccupations quant à la viabilité de la voie maritime et l'impact que cela pourrait avoir sur le port de Thunder Bay, car personne ne semble vraiment s'intéresser à cette ville.

On pourrait dire la même chose de toute la voie maritime.

Le travail de ce sous-comité qui étudie la question de la viabilité de la voie maritime du Saint-Laurent est d'une importance critique pour tous les employés qui travaillent, de près ou de loin, pour le port. Notre avenir dépendra peut-être du rapport final de votre sous-comité. Ce sont littéralement des milliers d'emplois qui sont en cause, pas simplement à Thunder Bay mais dans toutes les collectivités le long des 3 840 kilomètres de la voie maritime.

Il est extrêmement frustrant de voir que c'est seulement au moment des conflits syndicaux que l'on reconnaît les problèmes que rencontrent les travailleurs. C'est ce qui s'est passé à Thunder Bay lors de l'adoption du projet de loi C-37 qui prévoyait le retour au travail après le conflit syndical de 1991 entre le STC et les six compagnies de grains de Thunder Bay. Pourtant, au cours de ces différends entre le syndicat et le patronat, on a traité de questions litigieuses comme les

[Text]

of recall rights. But there seems to be very little recognition that these very issues are all directly related to the question of the viability of the St. Lawrence Seaway. Based on the current trend and the declining volumes of grain through the port and the seaway, it leaves the future of Thunder Bay as a grain port in doubt.

• 1550

During the preparation stage of the last round of our collective bargaining, the union developed a broad set of proposals based on the assumption of an average yearly grain movement through the port until the turn of the century. The time for change is escalating very quickly. It now appears that unless there is a strong political will to ensure the survival of the eastern grain transportation system, the system may not even exist in the year 2000.

We seem to have identified some political bias in the whole question of the viability of the seaway. There seems to be some political bias against Thunder Bay in the current administration. During 1986 the Minister of State for Grains and Oilseeds, Charlie Mayer, invited the union executive to a breakfast meeting, where the government indicated it would be taking a greater role in Canada's grain marketing. Since that meeting, we have seen the loss of 1,000 full-time jobs, and, needless to say, I've never accepted another breakfast invitation from Mr. Mayer.

Isn't it ironic that during a critical stage of the negotiations, during the 1991 strike, Mr. Mayer more or less threw us to the wolves and announced to 10,000 farmers attending a farm rally outside the Manitoba legislature that Thunder Bay grain handlers were being ordered back to work. That totally derailed the bargaining process and changed the whole equation at the bargaining table. We're going to feel the impact of Mr. Mayer's announcement for many more negotiations sessions to come.

In dealing with the financial analysis of the situation, I've reviewed the news reports of the Canadian Wheat Board's submission to this subcommittee. It appears it is not prepared to redirect its shipments through the seaway, as it claims such a diversion would mean a loss of revenue. The Canadian Wheat Board seems intent on justifying its position purely on a micro-economic approach, while the entire world grain equation is of a macro-economic nature.

In my opinion, the world grain business, next to the production of world arms, is the most subsidized sector in the world. The Europeans and Americans have spent billions of dollars subsidizing grain sales and grain production. Argentina, Australia, China, and a number of Canada's grain customers heavily subsidize and regulate agricultural industries. Even though they're customers, they have strong agricultural regulations in their own countries. Canada is not

[Translation]

pensions, la sécurité d'emploi, la formation et les droits de rappel. Néanmoins, on semble très peu se rendre compte que toutes ces questions sont directement liées à la question de la viabilité de la voie maritime du Saint-Laurent. Si l'on tient compte de la tendance actuelle et de la diminution du volume de céréales qui est acheminé par le port de la voie maritime, l'avenir de Thunder Bay en tant que port de manutention du grain est menacé.

Au cours de la préparation de la dernière ronde de négociations collectives notre syndicat a mis au point différentes propositions qui tenaient compte d'une quantité moyenne de manutention de grain dans le port jusqu'à la fin du siècle. Or les changements se précipitent. Sous une volonté politique forte qui permette d'assurer la survie du système de transport des céréales de l'Est, ce système pourrait fort bien ne pas exister en l'an 2000.

On semble d'ailleurs avoir décelé un certain parti pris quant à la question de la viabilité de la voie maritime. L'administration actuelle semble en effet faire preuve d'un certain parti pris politique allant contre les intérêts de Thunder Bay. Au cours de 1986, le ministre d'État responsable des grains et céréales oléagineuses, M. Charlie Mayer, a invité les cadres du syndicat à le rencontrer au cours d'un déjeuner, rencontre durant laquelle le gouvernement a indiqué qu'il assumerait un rôle plus important dans la commercialisation du grain canadien. Depuis cette réunion, nous avons assisté à la perte de 1 000 emplois à temps plein et je n'ai, cela va sans dire, plus accepté d'autres invitations à déjeuner de la part de M. Mayer.

N'est-il pas ironique qu'au cours d'une période critique des négociations, pendant la grève de 1991, M. Mayer nous a pour ainsi dire jeté dans la gueule du loup en annonçant à 10 000 agriculteurs qui participaient à un rassemblement devant la législature du Manitoba, que les manutentionnaires de grain de Thunday Bay se voyaient rappelés au travail. Cela a fait totalement dérailler le processus de négociation collective et changé la mise à la table de négociation. Nous n'avons pas fini de ressentir le contrecoup de cette annonce faite par M. Mayer à l'époque.

Quant à l'analyse financière de la situation, j'ai passé en revue ce qu'a dit la Commission canadienne du blé devant le sous-comité. Il semble que celle-ci ne soit pas prête à se servir de la voie maritime pour le transport parce que cela signifierait pour elle une perte de revenu. La Commission veut à tout prix justifier sa position en se fondant uniquement sur une approche micro-économique, alors que toute l'équation du transport mondial du grain est de nature macro-économique.

À mon avis, les ventes de grain sur les marchés mondiaux, de même que la production d'armement pour ces marchés, sont les deux secteurs les plus subventionnés au monde. Les Européens et les Américains ont dépensé des milliards de dollars à subventionner les ventes de grain et la production de grain. L'Argentine, l'Australie, la Chine et différents pays qui achètent le grain canadien subventionnent de façon importante les industries agricoles et réglementent

[Texte]

innocent, because it has also spent billions subsidizing the grain industry.

According to the Senate Hansard of October 11, 1991, the Hon. Lowell Murray said the following:

The government has brought \$11 billion of aid to Canadian farmers over the past seven years. In 1986 we brought \$1 billion through a special Canadian grains program. In 1987 another \$1.1 billion was brought in under the special Canadian grains program. Phase II in 1988 amounted to \$850 million. In 1990, \$500 million in special income assistance programs; in 1991, \$600 million in farm support and adjustment measures; the 1992 aid package, \$800 million, and an additional \$2.5 billion under gross revenue insurance program and from net income stabilization account.

We're not against trying to maintain Canada's agricultural sector against the type of forces the Americans and the Europeans are putting upon us, but we want to illustrate it certainly isn't a free market approach. In fact, it's a very difficult situation worldwide to be competitive. It takes all sorts of government interference and regulation. The grain sector is probably one of the worst violators of what one would call a free market approach.

The Canadian grain sector is not controlled by the free market forces. We do not have to extend ourselves beyond Canada's borders to examine forms of subsidy payments, such as the \$721 million transportation subsidy or the regulatory inefficiencies created by the operating of the port of Churchill, which, I would suggest, is purely a political port. There are the inefficient branch lines that are continuing to operate and the building of government hopper cars, which has been a government input into the system. There is the subsidized government railway, CN, which has had a big say in this whole issue of keeping the seaway viable, and yet it is a government agency that is running a huge deficit at the current time.

• 1555

Let's examine the seaway's chief competitor, the west coast. The Prince Rupert terminal was a joint venture with millions of dollars of government funding. Even with receiving what I would consider special treatment to maintain high throughput through the Prince Rupert facility, it still cannot reduce its outstanding debt. If the Prince Rupert terminal, partially financed with public money, had not been created, Thunder Bay would still be handling 50% of Canada's grain and the whole question of the viability of the seaway would be substantially changed.

[Traduction]

celles-ci également. Et cela, en dépit du fait qu'ils sont nos clients. Le Canada n'est pas innocent par ce qu'il a dépensé également des milliards de dollars à subventionner l'industrie des céréales.

L'honorable Lowell Murray disait ce qui suit dans le Hansard du Sénat du 11 octobre 1991:

Nous avons accordé pour 11 milliards de dollars d'aide aux agriculteurs canadiens. En 1986 nous avons versé un milliard de dollars dans le cadre du Programme spécial canadien pour les grains et en 1987 nous avons dépensé 1,1 milliard de dollars pour la deuxième phase du même programme. En 1988, nous avons consacré 850 millions au Programme d'aide aux producteurs victimes de la sécheresse, en 1990, 500 millions au Programme spécial d'aide au revenu et en 1991, 600 millions aux mesures de soutien et d'adaptation en agriculture. Il y a également le programme d'aide de 1991, 800 millions de dollars, et 2,5 milliards de dollars dans le cadre du Régime d'assurance du revenu brut et du Compte de stabilisation du revenu net.

Nous ne nous opposons certainement pas au soutien du secteur agricole canadien, étant donné les mesures impressionnantes que prennent les Américains et les Européens et les pressions qu'ils exercent contre nous, mais nous voulons tout simplement bien faire comprendre qu'il ne s'agit pas ici de libre force du marché. En fait, il est très difficile de rester concurrentiels dans un marché mondial avec toutes les interférences gouvernementales et la réglementation. Le secteur céréalier est sans doute plus coupable que d'autres pour ce qui est du non-respect des règles du marché.

Ce secteur ne tient donc pas compte des forces du marché et il n'est pas nécessaire d'aller voir dans les pays étrangers pour en trouver la preuve. Il suffit de regarder les subventions qui sont accordées ici même, comme les 721 millions de dollars pour les subventions au transport ou les problèmes d'inefficacité causés par l'exploitation du port de Churchill dont la viabilité n'est due qu'à des manigances politiques. De plus, les embranchements inefficaces continuent à être utilisés et l'on continue à utiliser de plus en plus les wagons-trémie du gouvernement. Le chemin de fer subventionné par le gouvernement, le CN, a un grand rôle à jouer dans toute cette question de la viabilité de la voie maritime; et pourtant, c'est un organisme gouvernemental qui accuse un déficit considérable à l'heure actuelle.

Étudions donc le principal concurrent de la voie maritime, la côte ouest. Le terminal de Prince Rupert était une co-entreprise qui a reçu des millions de dollars en financement du gouvernement. Même si elle a reçu ce que j'appellerais un traitement spécial pour maintenir une vitesse de traitement élevée, l'installation de Prince Rupert n'arrive pas à réduire sa dette active. Si cette installation, financée en partie à même les deniers publics, n'avait pas été créée, Thunder Bay assurerait 50 p. 100 de la manutention des céréales canadiennes, et la viabilité de la voie maritime serait présentée sous un jour différent.

[Text]

One only has to examine the customers currently being serviced out of the west coast ports to recognize that a number of the west coast's new customers previously had their grain orders filled through the Canadian Wheat Board via the port of Thunder Bay in the St. Lawrence Seaway. I've been told in confidence by unnamed sources that the volume of this diverted grain is significant. It amounts to between two and three million tonnes a year.

How does one place a value on the integrity of maintaining an east-west grain transportation system in Canada? I've yet to see a complete and total financial analysis based on areas such as the replacement cost of the eastern grain transportation system infrastructure, benefits of the quick turnaround time of grain cars to Thunder Bay, costs of the effects on the communities that will be further affected by the abandonment of the St. Lawrence Seaway, such things as decreased municipal tax bases and loss of primary and secondary industry, and the non-congested nature of the port of Thunder Bay, and the fact that certain customers will always demand delivery of grain from the east, the unemployment and adjustment costs that the government will have to partake in, and, finally, the human suffering and displacement a closure or banning of the grain movement through the seaway will create.

The economic impact is quite clear. According to a recent economic study carried out for the Port of Thunder Bay, it was estimated that the revenue impact created by port activities was \$827 million for 1991. The Port of Thunder Bay economic impact study indicated that three-quarters of the direct business revenue were generated by grain movement as a substantial impact, which equated to \$47 of revenue produced per tonne of grain handled through the port.

The report went on to indicate that grain, because of its volume and relative job creation levels, represented the greatest single impact on direct employment and port-related industries. The study also indicated that job impacts for the port totalled 6,208, which is broken down into three categories: direct jobs at the port, 3,207; jobs induced in the province, 2,198; and jobs induced out of province, 803. I just researched this issue and the numbers have now recently been updated by the Port of Thunder Bay. For 1991 the job impacts are similar, with 5,845 jobs directly related, which can be broken down into 3,017 direct jobs for Thunder Bay, 2,074 jobs induced in province, and 754 jobs induced out of province.

The report went on to indicate that for every 1,000 tonnes of grain handled through the port of Thunder Bay, there was a job creation factor of .16. In layperson's terms, there are approximately 1.6 jobs being created for every 11 hopper cars of grain unloaded at the port.

Port activities also created tax revenues of \$60.8 million, according to the report, which were paid to the Ontario government, \$28.8 million; federal government, \$22.8 million; municipal government, \$9.2 million.

[Translation]

Il suffit d'étudier les clients des ports de la côte ouest pour reconnaître qu'un certain nombre de nouveaux clients de cette région faisaient jadis appel à la Commission canadienne du blé, au port de Thunder Bay et à la voie maritime du Saint-Laurent. Une source confidentielle m'a dit que le volume dévié vers la côte ouest est important. Il représente deux à trois millions de tonnes par année.

Comment peut-on déterminer la valeur du maintien d'un système de transport des céréales est-ouest au Canada? Je n'ai pas encore vu d'analyse financière complète du coût de remplacement de l'infrastructure du système de transport des céréales dans l'Est, des avantages du temps de rotation rapide des wagons-trémie à Thunder Bay, des incidences sur les collectivités qui seront touchées par l'abandon de la voie maritime du Saint-Laurent, de la diminution des assiettes fiscales municipales, de la perte d'intervenants dans les secteurs primaire et secondaire, de la diminution de la fréquentation du port de Thunder Bay, du fait que certains clients exigeront toujours une livraison des céréales à partir de l'Est, des coûts de rajustement et du chômage que devrait accepter le gouvernement, et enfin, de la souffrance humaine et du déplacement de la population qu'entraînera la fin ou l'interdiction du transport des céréales par la voie maritime.

L'incidence économique est évidente. D'après une étude économique effectuée récemment pour le port de Thunder Bay, on a évalué les recettes découlant des activités dans le port à 827 millions de dollars pour 1991. Cette étude a également révélé que les trois quarts des revenus directs de la région provenaient du transport des céréales, ce qui représente 47\$ par tonne de céréales acheminée par le port.

Les auteurs de ce rapport ajoutent que les céréales, en raison de leur volume et du fait qu'elles créent des emplois, ont une incidence très marquée sur l'emploi direct et les industries liées aux activités du port. Ils indiquent également que 6 208 emplois sont créés par les activités dans le port de Thunder Bay. Il y a 3 207 emplois directs au port; 2 198 emplois créés dans la province et 803 à l'extérieur de la province. Je viens de me pencher sur cette question et les chiffres ont maintenant été mis à jour pour le port de Thunder Bay. En 1991, les emplois créés sont à un niveau semblable: 5 845 emplois directs, qui peuvent être répartis en 3 017 emplois directs pour Thunder Bay, 2 074 créés dans la province et 754 à l'extérieur de la province.

Le rapport précise que chaque tranche de 1 000 tonnes de céréales acheminées par le port de Vancouver représente un facteur de création d'emploi de 0,16. Autrement dit, cela représente la création d'environ 1,6 emploi chaque fois que 11 wagons-trémie viennent décharger leurs céréales au port.

D'après ce rapport, les activités au port de Thunder Bay auraient également généré des recettes fiscales de 60,8 millions de dollars, et le gouvernement de l'Ontario aurait reçu 28,8 millions de dollars, le gouvernement fédéral 22,8 millions et le gouvernement municipal 9,2 millions.

## [Texte]

The economic impact that the St. Lawrence Seaway has on the city of Thunder Bay is enormous. Remove the factor of grain and it will create a formula for disaster. There would be a direct loss of jobs, loss of a large tax base, and problems would be created in the region of development of northwestern Ontario.

Thunder Bay is already currently facing an economic crunch with the loss of several forest product-based industries, specifically the closure of mills. To further compound this problem by continuing the trend of lower grain volumes being handled through the port would be a recipe for pure disaster.

A recent study carried out in Thunder Bay by a university and Thunder Bay Ventures regarding the economy in northwestern Ontario indicates the city has lost a major portion of its manufacturing base. The study projects a severe decline in population for Thunder Bay. It states that if northwestern Ontario does not accept what economics fundamentally reveal and does not develop and implement a regional diversification strategy, the region will continue to decline into economic oblivion.

A further loss of the grain transportation sector will probably be the straw that will break Thunder Bay's back. A loss of the municipal tax base created by the grain sector would cause a mill rate increase of approximately 7%. During these recessionary times such a mill rate increase would be a severe burden on the remaining business community and on city residents. If the economic multiplier effect is considered, there would be a loss of service sector jobs, which are created as secondary jobs of the primary industries. There would be a continual downward spiral, ending in a severely depressed and poverty-stricken region.

• 1600

Since the failure of the Charlottetown accord there has been a renewed emphasis on the Canadian economy. Creating jobs and solving the unemployment crisis is a top priority among all political parties and the Canadian people. It would make no political, moral or economic sense to shut down the eastern grain transportation sector. Thousands of workers would be thrown out of work and forced onto unemployment insurance or into retraining. Would it not be more constructive to build on Canada's strengths and try to maintain the jobs already existing in the Canadian economy, such as those jobs created by an efficient grain transportation sector?

Will the port of Thunder Bay be able to continue as a viable entity? This question can be answered in the affirmative. The port is a competitive state-of-the-art facility with numerous strengths. Thunder Bay has to portray those strengths to Canadian politicians and to the Canadian public.

History dictates that Thunder Bay played a key role in the development of our great country, a role dating back to the earliest fur trading days. There is no reason why Thunder Bay cannot continue to play a key role in the development of Canada.

## [Traduction]

La voie maritime du Saint-Laurent a une importance économique énorme pour la ville de Thunder Bay. Si le transport des céréales est interrompu ou disparaît, la situation sera désastreuse. Il y aurait une perte directe d'emplois, la perte de l'assiette fiscale, et l'expansion du nord-ouest de l'Ontario serait mise en péril.

Thunder Bay se trouve dans une situation économique critique parce que plusieurs intervenants du secteur de l'exploitation forestière ont cessé leurs activités, notamment des moulins de pâte et papier. La situation deviendrait désastreuse si l'on continuait à réduire les quantités de céréales acheminées par le port.

Une étude sur l'économie du nord-ouest de l'Ontario effectuée récemment à Thunder Bay par une université et Thunder Bay Ventures révèle que la ville de Thunder Bay a perdu une bonne partie de son secteur de la fabrication. Ce document prédit une baisse marquée de la population à Thunder Bay. On y précise que si le nord-ouest de l'Ontario n'accepte pas la réalité économique et ne met pas sur pied une stratégie régionale de diversification, la région tombera dans l'oubli au point de vue économique.

Si les activités dans le port de Thunder Bay diminuent encore, ce sera la goutte d'eau qui fera déborder le vase. Une perte de l'assiette fiscale municipale créée par le secteur des céréales entraînerait une augmentation d'environ 7 p. 100 du taux par mille. Pendant une récession, une telle augmentation du taux par mille représenterait un fardeau important pour le secteur des affaires et pour les résidents. Si l'on tient compte du multiplicateur économique, il y aurait une perte d'emplois dans le secteur des services, des emplois qui sont créés comme emplois secondaires des industries primaires. Il y aurait un ralentissement de l'économie et la région deviendrait pauvre.

Depuis l'échec de l'accord de Charlottetown, on insiste beaucoup sur l'économie canadienne. La création d'emplois—la solution de la crise du chômage—est une des principales priorités de tous les partis politiques et des Canadiens. Il ne serait simplement pas logique, au point de vue politique, moral ou économique, de fermer le secteur du transport des céréales de l'Est. Des milliers de travailleurs perdraient leur emploi et devraient toucher des prestations d'assurance-chômage ou participer à des programmes de recyclage. Ne serait-il pas plus constructif de s'inspirer des points forts du Canada et d'essayer de sauvegarder les emplois actuels, comme les emplois créés par un secteur de transport des céréales efficace?

Le port de Thunder Bay pourra-t-il demeurer une entité viable? On peut répondre par l'affirmative. Le port est une installation concurrentielle dernier cri, caractérisée par plusieurs points forts. Thunder Bay doit faire ressortir ses points forts auprès des politiciens et du public canadien.

L'histoire révèle que Thunder Bay a joué un rôle fondamental dans l'expansion du Canada, un rôle qui remonte au début de la traite des fourrures. Tout indique que Thunder Bay pourrait continuer à jouer un tel rôle fondamental.

[Text]

The union is not asking for special privileges or artificial supports to retain the port or the seaway. The union is simply asking for a fair hearing with the recognition of all the factors, all the pieces of the puzzle, and a number of those pieces have been reviewed through this union presentation.

Canadians cannot ignore global concerns such as the ending of the cold war and the dismantling of the former U.S.S.R. There is a huge cost associated with creating a democratic world. Thunder Bay grain handlers among others should not be left to bear the full brunt of the consequences of life after the fall of communism, consequences currently facing Russia and the Commonwealth of Independent States.

Innovative and creative ways have to be developed to deal with the challenges and opportunities created by the changing and evolving world. Having recently completed a global economic development program at Confederation College in Thunder Bay...speakers from across the world attended. There was one theme common to all the speakers, that the world is changing and there are numerous global opportunities. For example, after the fall of the U.S.S.R., grain production in the Ukraine has actually grown, but there is an immediate two million tonne shortfall on the domestic market. This is due to economic reasons such as the liberalized cross-border trading of grain and free market speculators who are waiting for grain prices to rise.

For Canada to secure this market would require an investment in sustainable development in order to enable the purchasing country to raise hard currency. Numerous examples of these opportunities were examined by speakers in a number of what could be categorized as newly emerging developing countries.

One speaker asked whether Canada could trade grain for submarines, and this is one of the many types of questions that could be considered. In yesterday's *Toronto Star* and in Question Period today there was a question regarding the purchase of helicopters for \$4.4 billion. Surely the Russians must have some helicopters that are no longer being used, helicopters that were probably used for military purposes in the past.

According to the article in *The Toronto Star*, they were talking about purchasing 50 helicopters. At least 12 of them would be used specifically for search and rescue missions, so all the helicopters wouldn't be for defence purposes. Surely something could be worked out with the Russians to get them through this rough period. A number of options like that could be considered.

In closing, I would make a special request. On behalf of all Thunder Bay port employees the union requests that special recognition be given to Thunder Bay, due to the global impacts affecting port employment there. Specifically, Thunder Bay grain handlers are in dire need of special unemployment insurance assistance as approximately 200 grain handlers will not qualify for benefits come the end of 1992, and this number will escalate dramatically in the spring of 1993 as current employees' claims expire.

[Translation]

Le syndicat ne revendique pas des privilèges spéciaux, ni des programmes de soutien artificiel pour assurer le fonctionnement du port ou de la voie maritime. Il demande simplement que l'on reconnaisse tous les facteurs, tous les éléments, dont certains ont été discutés ce matin.

Les Canadiens ne peuvent pas faire fi des préoccupations globales, comme la fin de la Guerre froide et le démantèlement de l'ancienne Union soviétique. La création d'un monde démocratique comporte des coûts très importants. Les manutentionnaires de grains de Thunder Bay, parmi tant d'autres, ne devraient pas assumer le fardeau des répercussions de la vie après la chute du communisme, et des conséquences auxquelles sont confrontés la Russie et le Commonwealth des États indépendants.

Il faut trouver des façons novatrices de s'attaquer aux défis et aux perspectives créés par ce monde en développement. Je viens de terminer un programme sur le développement économique international au Confederation College de Thunder Bay; nous y avons entendu des intervenants du monde entier. Un des thèmes qu'ont abordé tous les intervenants était que le monde évolue et qu'il existe toutes sortes de nouvelles perspectives. Par exemple, après la chute de l'URSS, la production des céréales dans l'Ukraine a augmenté, mais il existe actuellement un déficit de 2 millions de tonnes sur le marché national. Cela est attribuable à des facteurs économiques comme la libéralisation du commerce transfrontalier des céréales et la présence de spéculateurs qui attendent que les prix des céréales montent.

Si le Canada veut se créer une niche sur ce marché, il doit faire les investissements nécessaires pour permettre aux pays acheteurs d'obtenir des monnaies fortes. Les intervenants ont étudié nombre de perspectives qui sont offertes par les nouveaux pays en développement.

Un des participants a demandé si le Canada serait disposé à échanger des céréales pour des sous-marins, et c'est une des questions sur lesquelles il faudrait se pencher. Dans le *Toronto Star* d'hier et lors de la période des questions aujourd'hui on a posé des questions sur l'achat d'hélicoptères, pour un montant de 4,4 milliards de dollars. Les Russes ont certainement des hélicoptères dont ils ne se servent plus, des hélicoptères qui ont probablement été utilisés à des fins militaires.

D'après l'article du *Toronto Star*, on envisage l'achat de 50 hélicoptères. Au moins 12 d'entre eux seraient utilisés spécifiquement pour des missions de recherche et de sauvetage; ils ne seraient donc pas tous utilisés pour des fins de défense. On pourrait certainement s'entendre avec les Russes pour leur permettre de traverser cette période difficile. On pourrait envisager diverses options comme celle-là.

Enfin, j'aimerais présenter une demande spéciale. Au nom de tous les employés du port de Thunder Bay, les syndicats demandent que l'on accorde une attention particulière à Thunder Bay, compte tenu des facteurs qui touchent l'emploi au port. Plus particulièrement, les manutentionnaires de grains de Thunder Bay ont besoin d'une aide d'assurance-chômage spéciale parce qu'environ 200 d'entre eux ne seront pas admissibles aux prestations à la fin de 1992. Ce chiffre augmentera de façon dramatique au printemps de 1993, lorsque la période d'admissibilité d'autres employés aura pris fin.

[Texte]

• 1605

Much of the employees' plight is centred around the current credit problems facing the Russians, the reduction of the quality and quantity of Canada's grain harvest, and the United States' renewed \$5 billion export enhancement program.

I would request that the following four points be considered to address the critical situation:

(a) that the number of eligible weeks to qualify for UIC benefits be reduced to 10 weeks immediately for employees working in the Thunder Bay grain industry and in other port-related industries;

(b) that a supplemental program of income support be developed similar to the special relief afforded the east coast fisherman;

(c) that the current claims for benefits be extended for an additional 52 weeks to get us over what seems to be a temporary problem; and

(d) that a special task force be set up to study the long-term viability of the port of Thunder Bay's grain industry.

The task force's terms of reference could include making recommendations of special programs, and I guess this subcommittee could be considered as part of the special task force.

In summary and in closing, let's be clear about the objectives of the union presentation. Our objectives were to present a worker's perspective as it relates to the future viability of the St. Lawrence Seaway. Our entire presentation could be summed up in one word—jobs.

I thank you for the opportunity for allowing us to attend.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Daniher.

Mr. Comuzzi, would you begin with a question, please.

**Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** I would like to thank Mr. Daniher and Mr. Poleck for making a very succinct and, let me say, Mr. Chairman and other members of the committee, a very accurate assessment of the situation as it presently exists, not only in Thunder Bay but in northwestern Ontario.

I'll get to the broader ramifications of what Mr. Poleck and Mr. Daniher have expressed with respect to the long-term goals of this industry, but first let me deal specifically with the four specific recommendations and ask either Mr. Daniher or Mr. Poleck to expand on items (a), (b), (c) and (d) on the second-last page of their report.

Perhaps in the expansion of those four immediate recommendations, they would tell us what actions have been taken today and what they expect us to do, or what they would like us to do. Let's first deal with the UIC benefits.

**Mr. Daniher:** Well, the majority of workers at the port—at least the 200 who are immediately impacted—either had a short call-back earlier this spring...if you include their vacation entitlements for this year, they would be close to the 10 weeks.

[Traduction]

Dans une large mesure, les problèmes des employés sont attribuables aux problèmes de crédit que connaissent actuellement les Russes, à la réduction de la qualité et de la quantité de la moisson canadienne et au renouvellement du Export Enhancement Program américain de 5 milliards de dollars.

Je propose les quatre mesures suivantes pour remédier à cette situation critique:

a) que le nombre des semaines d'admissibilité pour les prestations d'assurance-chômage soit réduit à 10 immédiatement pour les employés qui travaillent dans le secteur des céréales à Thunder Bay et dans les secteurs dont les activités dépendent du port de Thunder Bay;

b) qu'un programme supplémentaire du soutien du revenu soit proposé, semblable à l'aide spéciale accordée aux pêcheurs de la côte est;

c) que les prestations actuelles soient prolongées pendant 52 semaines pour nous permettre de surmonter ce qui semble être un problème temporaire; et

d) qu'un groupe de travail spécial soit mis sur pied pour étudier la viabilité à long terme de l'industrie céréalière du port de Thunder Bay.

Le mandat du groupe de travail pourrait inclure la formulation de recommandations à l'égard de programmes spéciaux; je suppose que votre sous-comité pourrait faire partie de ce groupe de travail.

Bref, précisons les objectifs de cette présentation du syndicat. Nous voulions présenter le point de vue de l'employé en ce qui a trait à la viabilité de la voie maritime du Saint-Laurent. Tous nos commentaires pourraient être résumés en un seul terme—emplois.

Merci de nous avoir offert cette occasion de vous faire part de nos préoccupations.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Daniher.

Monsieur Comuzzi, vous pouvez poser vos questions.

**M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon):** Je voudrais remercier M. Daniher et M. Poleck d'avoir présenté une évaluation très précise et succincte de la situation qui existe non seulement à Thunder Bay mais dans le nord-ouest de l'Ontario.

Avant d'aborder les ramifications plus générales des commentaires de M. Poleck et M. Daniher sur les objectifs à long terme de ce secteur, j'aimerais parler des quatre recommandations formulées par nos témoins. J'aimerais demander à M. Daniher ou à M. Poleck de nous en dire un peu plus long sur les paragraphes a), b), c) et d) d'une des dernières pages du rapport.

Peut-être pourraient-ils également nous dire quelles mesures on a pris jusqu'à présent, et ce qu'ils attendent de nous. Parlons tout d'abord des prestations d'assurance-chômage.

**M. Daniher:** La majorité des travailleurs du port—il y en a au moins 200 qui sont touchés directement—ont soit été rappelés au travail pour une brève période au printemps... et si vous comptez leur droit aux congés annuels pour l'année en cours, ils auraient près de 10 semaines.

[Text]

We felt that, due to the circumstances of the Russian situation impacting on Thunder Bay on three separate occasions this year, special consideration could be given for that aspect of it. So we suggested that point (a) would be that you would allow them to qualify after 10 weeks versus, I believe, the 16 weeks at the current time.

**Mr. Comuzzi:** Have you done anything specifically with the Department of Employment and Immigration?

**Mr. Daniher:** We've sent a letter to Mr. Valcourt, I believe. It really does outline the four points that we've outlined in this report. I got a letter recognizing that the letter has been received; however, I haven't gotten a letter in response to our request. Actually, when I sent the letter we were expecting somewhat of a busier fall and that hasn't come to pass.

In fact, the situation is much more critical now than we first thought. We definitely will be writing Mr. Valcourt again to see if we can't get at least a response to our request, which we feel is very legitimate. Really, we're being impacted by a global force that the whole world is benefiting from.

This big communist threat is gone now, and people are having to pay the price. It just happens that it's the seaway workers who are paying a good portion of that with respect to the movement or non-movement of grain.

**Mr. Comuzzi:** So you're going to update that list of 200, Mr. Daniher?

**Mr. Daniher:** That's correct. At first we thought it would be a list of 200, period, but it appears now that people started on benefits in September. It doesn't look as though there's going to be much movement through the port this winter, so it appears that in early spring a good number of those employees are going to have exhausted their unemployment insurance benefits and not have earned any additional weeks. So in fact we're going to have 200 without benefits and I would suggest another 350 without benefits, or maybe more, depending on the call-backs that we're seeing last week and this week in the port.

• 1610

**Mr. Comuzzi:** This is a critical situation in that area. What would you suggest you'd like us to do as a committee or as an individual member?

**Mr. Daniher:** As far as the work of the subcommittee is concerned, I hope you give serious consideration to the points we brought to light. It wasn't a very technical document, but I've reviewed some of the documents that were previously presented and you have a lot of the technical information. We chose to focus on the job situation in our report.

As to what can be done here, I don't know who has the power to actually implement some type of a special program in these types of situations. If it's going to take a change of Parliament to change the regulations, maybe that's not

[Translation]

Nous étions d'avis, compte tenu du fait qu'à trois reprises cette année nous avons été durement ébranlés, à Thunder Bay, par la situation en Russie, qu'on devrait tenir compte de ce facteur. Nous proposons donc à la recommandation a) que vous permettiez aux travailleurs d'être admissibles aux prestations d'assurance-chômage après 10 semaines de travail plutôt qu'après 16 semaines de travail, comme le précise le règlement actuel.

**M. Comuzzi:** Avez-vous communiqué avec le ministère de l'Emploi et de l'Immigration?

**M. Daniher:** Nous avons écrit une lettre à M. Valcourt, si je ne me trompe. On y fait ressortir les quatre points que nous avons abordés dans notre rapport. J'ai reçu un accusé de réception; cependant, je n'ai reçu aucune réponse à notre demande. Et, lorsque j'ai envoyé cette lettre, nous nous attendions à être plus occupés cet automne.

En fait, la situation est beaucoup plus critique que nous ne l'avions pensé à l'origine. Nous écrivons à nouveau à M. Valcourt pour savoir s'il peut tout au moins répondre à notre demande, une demande qui à nos yeux est bien légitime. Nous sommes victimes d'une situation qui semble offrir des perspectives au monde entier.

La grande menace communiste a disparu, et les gens doivent payer la note. Malheureusement, ce sont les travailleurs de la voie maritime qui en sont les victimes, car cela a une incidence sur le transport des céréales.

**M. Comuzzi:** Alors vous allez mettre à jour cette liste des 200 employés, monsieur Daniher?

**M. Daniher:** C'est exact. Au début nous pensions qu'il n'y aurait que 200 employés; mais des employés ont commencé à toucher des prestations au mois de septembre. Il n'y aura pas tellement d'activités au port de Thunder Bay cet hiver, alors tout semble indiquer qu'au début du printemps, un bon nombre d'entre eux ne recevront plus de prestations d'assurance-chômage et n'auront pas travaillé des semaines supplémentaires pour être admissibles à de nouvelles prestations. Nous allons donc en avoir 200 sans prestations et, je pense, 350 autres encore sans prestations et peut-être même davantage, selon le nombre de rappels effectués la semaine dernière et cette semaine dans le port.

**M. Comuzzi:** La situation est critique dans ce secteur. Que faudrait-il que nous fassions d'après vous au sein de ce comité ou en tant que simples députés?

**M. Daniher:** Pour ce qui est du travail du sous-comité, j'espère que vous examinerez avec soin les arguments que nous vous avons présentés. Notre document n'est pas très technique, mais après avoir pris connaissance d'un certain nombre de documents qui ont été déposés précédemment, je constate que vous disposez déjà d'un grand nombre de données techniques. Nous avons choisi, dans notre rapport, de mettre l'accent sur le problème de l'emploi.

Quant à ce qui peut être fait en la matière, je ne sais pas qui a véritablement le pouvoir de mettre en oeuvre telle ou telle forme de programme spécial dans ce genre de situation. Il va falloir renouveler le Parlement pour pouvoir changer la

[Texte]

feasible, but definitely what would be feasible is at least to look at the situation that was afforded to the east coast fishermen; ours is a very special circumstance as well. It should hopefully be of only a temporary nature. Is there any kind of special relief that can be given by the government as we deal with the democratizing of the world specifically?

**Mr. Comuzzi:** Mr. Chairman, I don't know what our committee can do with respect to employment and immigration, so I'll deal directly with Mr. Daniher, if I may. In my short time as a member of Parliament, I find when we try to get some particular condition alleviated, it's better to be specific in what we're trying to do. Could I suggest, and these would be kept in confidence, Mr. Daniher, that you give me those names and what their projected weeks of employment will be—I promise confidentiality—and what would be expected to help those 200 or so employees over the hurdle, and then... Let's deal with the immediate 200 people and then let's look at the other 350 you're anticipating by the spring. That gives us a little lead time. Would you be prepared to work in that area?

**Mr. Daniher:** I believe we'd be able to provide at least an accurate assessment of the numbers. I'm not sure the actual names really make the difference.

**Mr. Comuzzi:** Give me some designation.

**Mr. Daniher:** It's very difficult to say specifically. Out of that 200 we're assuming a number of them haven't got any work. Some of them in fact might have worked a week here or a week there. Everybody's situation would be somewhat different. I don't have the information in the office to purely identify specifically the number of weeks. But we would first target the 200. A good portion of that 200 would be the people who would be affected. To what extent would have to be determined by the unemployment insurance office, I suppose. But we'd definitely be willing to do whatever we could to—

**Mr. Comuzzi:** This is going to be something over and above the regular process. Could you put some dollar figures that would be necessary in order that funding be found somewhere for these affected employees? Can I leave it at that and we'll converse at a later date?

**Mr. Daniher:** Certainly. In fact, what would be better would be if instead of dollars you could find some grain for us. It might be more efficient.

**Mr. Comuzzi:** I'll come to the grain situation in another moment. Item (b), what do you mean by "supplemental program of income support similar to the east coast fishermen"? Is that over and above the regular UIC claim?

[Traduction]

réglementation, et ce n'est peut-être pas possible; mais il est tout de même possible d'adopter le même genre de démarches que celles dont ont bénéficié les pêcheurs de la côte est. Notre situation, tout comme la leur, est bien particulière. Nous espérons qu'elle n'est que temporaire. Y a-t-il une forme d'aide spéciale qui peut-être apportée par le gouvernement pendant que nous réglons le problème bien particulier de la démocratisation dans le monde?

**M. Comuzzi:** Monsieur le président, j'ignore ce que notre comité peut faire sur la question de l'emploi et de l'immigration, et c'est donc à titre personnel que je vais répondre à M. Daniher, si vous me le permettez. J'ai pu constater, pendant le peu de temps que j'ai passé au sein du Parlement, que chaque fois que nous cherchons à remédier à une situation particulière, il est préférable que nous indiquions très précisément ce que nous entendons faire. Pourriez-vous, monsieur Daniher,—et ces renseignements resteraient confidentiels,—me donner les noms des personnes concernées ainsi que le nombre de leurs semaines d'emploi prévues—je vous promets de garder la confidentialité—ainsi que le montant qui serait susceptible d'aider ces quelque 200 employés à traverser cette mauvaise passe, et ensuite... Réglons tout d'abord le cas posé dans l'immédiat par ces 200 personnes, puis nous examinerons celui des 350 autres que vous prévoyez au printemps. Nous aurons ainsi un peu de temps devant nous. Êtes-vous prêt à agir dans ce sens?

**M. Daniher:** Je crois que nous pourrions au moins vous donner une indication précise des chiffres. Je ne sais pas si le fait de vous donner les noms fera avancer les choses.

**M. Comuzzi:** Indiquez-moi quels sont les postes.

**M. Daniher:** C'est très difficile à préciser. Sur ces 200 personnes, nous pouvons imaginer qu'il y en a un certain nombre qui n'ont pas eu de travail. Certaines d'entre elles ont pu en réalité travailler une semaine par-ci, par-là. Chaque situation est différente. Je n'ai pas dans mon bureau les renseignements qui me permettraient d'indiquer précisément le nombre de semaines. Toutefois, nous nous attacherons à examiner tout d'abord le cas de ces 200 personnes. Parmi elles, il y en aura un grand nombre qui seront touchées. Jusqu'à quel point, j'imagine que ce sera au bureau de l'assurance-chômage de le déterminer. Nous sommes toutefois bien décidés à faire tout ce que nous pourrons pour...

**M. Comuzzi:** Il va y avoir quelques dépassements et il faudra sortir des sentiers battus. Pouvez-vous nous donner une idée du montant en jeu pour que l'on puisse trouver les crédits nécessaires quelque part afin d'aider les employés qui sont ainsi touchés? Nous pourrions peut-être en rester là et reprendre cette question plus tard.

**M. Daniher:** Mais bien sûr. L'idéal, évidemment, ce serait de nous donner des céréales à transporter plutôt que des dollars. Ce serait plus efficace.

**M. Comuzzi:** J'en viendrai tout à l'heure à la question des céréales. Au point b), que voulez-vous dire par «un programme de supplément de revenu sur le modèle de celui des pêcheurs de la côte est»? Est-ce en plus des prestations normales de l'assurance-chômage?

[Text]

**Mr. Daniher:** I haven't had an opportunity to examine that program. What I've seen in the paper is they would be supplied with unemployment insurance benefits and once that was to run out, for the remaining two years there was a special funding set up and they would be getting what I thought was a weekly benefit from the government, because of the situation that's been created out in the eastern fisheries.

**Mr. Comuzzi:** So what you're requiring there is an additional supplement until we get over the hurdle of grain.

**Mr. Daniher:** If we can't make the changes outlined in (a), then I have suggested a number of alternatives. If even one of (a), (b), or (c) could be put into effect, that would probably suffice for now in the short term.

**Mr. Comuzzi:** And (c) really then becomes almost similar to what (a) is, an additional 52 weeks, or am I—

• 1615

**Mr. Daniher:** I guess what you would have to look at is if there is a qualifying period. The way the unemployment insurance pay-out is based... the number of weeks earnings that you have is based on the pay-out you receive should you become unemployed. In effect, if you extend somebody's unemployment insurance by just 10 weeks it's not going to really get them through the crunch. In some ways (a) and (c) are actually tied together. If the person were to qualify after 10 weeks and then qualify for the full benefit period, which I believe is 36 weeks, that would get us through the crunch period. If it were just a matter of extension of another 10 weeks, sometime in early winter he would end up in the same situation. Many of the 200 currently... their benefits have already run out. Some of them are on welfare right now, among other things.

**Mr. Comuzzi:** Do you agree that we deal with the immediate crunch group and then try to put our minds to the other ones?

**Mr. Daniher:** Certainly.

**Mr. Comuzzi:** Let me get to a few more questions here then.

I was interested in the historical perspective of the grain industry in Thunder Bay. In the early 1970s in Thunder Bay there was never really any problem with the movement of grain and the share of the grain that was being produced and shipped to the port of Thunder Bay. Correct me if I am wrong, but we went from a work force of 2,700 in the early 1980s to the mid-1980s when it dropped to 1,500, and as we go into the 1990s, we are down to less than 1,000.

[Translation]

**M. Daniher:** Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner ce programme. Selon ce que j'ai lu dans le document, les bénéficiaires recevront des prestations d'assurance-chômage et, une fois arrivés en fin de droit, des versements hebdomadaires leur seraient consentis, pendant les deux années suivantes, par le gouvernement à partir d'une caisse spécialement constituée à cette fin, tout cela en raison de la situation dans laquelle se trouve le secteur des pêches dans l'Est.

**M. Comuzzi:** Vous demandez donc qu'un supplément de revenu soit versé en attendant que la situation sur le marché des grains s'éclaircisse.

**M. Daniher:** S'il n'est pas possible d'apporter les modifications demandées au point a), j'ai proposé un certain nombre de solutions de rechange. Il suffirait que l'on réponde à l'une des conditions présentées aux points a), b) ou c), et ça suffirait probablement à court terme.

**M. Comuzzi:** Le point c) revient d'ailleurs presque au même que le point a), il y a 52 semaines supplémentaires, ou est-ce que...

**M. Daniher:** Il vous faudrait voir s'il ya a un délai d'admissibilité. De la façon dont sont calculés les versements d'assurance-chômage... le nombre de semaines d'emploi rémunéré est lié au montant que l'on perçoit au moment où l'on se retrouve au chômage. Enfin, ce n'est pas en se contentant de prolonger de 10 semaines le versement des prestations d'assurance-chômage que l'on va véritablement aider quelqu'un à traverser cette mauvaise passe. D'une certaine façon, les points a) et c) sont en fait liés. Si au bout de 10 semaines d'emploi, le bénéficiaire peut prétendre à toucher des prestations pendant l'intégralité de la période prévue, qui est je crois de 36 semaines, nous pourrions ainsi traverser cette mauvaise passe. S'il ne s'agit que de prolonger le versement des prestations de 10 semaines supplémentaires, quelque part au début de l'hiver nous retrouverons au même point. Ils sont nombreux parmi ces 200 à l'heure actuelle... leur période d'admissibilité touche à sa fin. Certains d'entre eux, par exemple, touchent à l'heure actuelle les prestations du bien-être social.

**M. Comuzzi:** Êtes-vous d'accord pour que nous prenions en charge pour l'instant le groupe le plus touché et que nous tentions de voir ensuite ce que nous pouvons faire pour les autres?

**M. Daniher:** Tout à fait d'accord.

**M. Comuzzi:** Nous pouvons donc passer à autre chose. J'ai encore quelques questions à vous poser.

J'ai écouté avec intérêt l'historique de l'industrie céréalière à Thunder Bay. Au début des années soixante-dix, le transport des céréales et le pourcentage de la production qui était expédié par l'intermédiaire du port de Thunder Bay ne posaient pas de problème. Corrigez-moi si je me trompe, mais nous sommes passés d'un effectif de 2 700 personnes au début des années quatre-vingt, à 1 500 vers le milieu de cette décennie, puis aujourd'hui, au début des années quatre-vingt-dix, à moins de 1 000.

[Texte]

**Mr. Daniher:** We had peaked with a membership of about 1,800 in the early 1980s.

**Mr. Comuzzi:** That was down from 2,700 originally.

**Mr. Daniher:** No, there were 27 terminals operating the port at one time, which in 1984 were down to 12, which I quoted in the report are now down to 10. As far as the number of employees, it was around 1,500 through the late 1970s and it grew into the early 1980s up to about 1,800. Then there were another 300 or 400 who would come in as college students and whatnot. That number has declined now to 900. Where we get the number of 1,000 lost full-time jobs is that about 500 of the 900 people who remain are working full time. We have lost 900 dues-paying members, but we have lost 1,000 full-time jobs at the port.

**Mr. Comuzzi:** That change came basically around the year 1984.

**Mr. Daniher:** The decline started in 1984. The seniority in the collective agreement allows for recall rights, so we didn't actually see any terminations take place until late 1985. There was a sort of lag period, somewhat like what we are seeing now. The people who will be getting terminated, some into the early winter, wouldn't have worked in the industry now for almost 18 months.

**Mr. Comuzzi:** I always coin the phrase that unfortunately with the wheat industry, especially the transportation of wheat in Canada, it is based on 10% protein and 90% politics. It's a fact. There is no dispute about that. We have seen it since 1984. There has been a tremendous change in the way grain is being shipped in this country.

With this country becoming regional in its nature, and there are so many interest groups, what is happening on the national scene, of which I am sure you are aware, is we have a regionally based party that's forming in Alberta and British Columbia. My colleague next to me and half of his party members are from British Columbia.

**An hon. member:** Another new party has started up.

**Mr. Comuzzi:** What is happening in northern Ontario? I would be interested in your perception. Unless we can get a solid base of support for the seaway and those members who represent Ontario as well as for some of the eastern down-river ports, what do you see happening?

• 1620

**Mr. Daniher:** I would suggest, regardless of the party, everybody is a stakeholder in Canada. Everybody is a stakeholder in maintaining a strong agricultural industry in this country. Everybody should be a stakeholder in maintaining a strong grain transportation system, both east and west.

As we suggested in the report, we believe some of the issues, especially the wheat board marketing, are really impacted somewhat by political influence.

[Traduction]

**M. Daniher:** Lorsque nous étions au plus haut, nous avions environ 1 800 membres au début des années quatre-vingt.

**M. Comuzzi:** Soit en baisse par rapport aux 2 700 qu'ils étaient à l'origine.

**M. Daniher:** Non, il y avait à un moment donné 27 terminaux en exploitation dans le port; ils n'étaient plus que 12 en 1984 et, comme je vous le disais, nous n'en avons plus que 10 aujourd'hui. Pour ce qui est du nombre d'employés, il y en avait environ 1 500 tout au long des années soixante-dix et nous avons ensuite progressé, passant à environ 1 800 au début des années quatre-vingt. Il y en avait en outre 300 ou 400 de plus à l'époque, sous la forme par exemple, de stagiaires venant des collègues. Ce nombre a été ramené aujourd'hui à 900. Des 900 emplois qui restent, environ 500 sont à plein temps, d'où les 1 000 emplois à plein temps perdus que nous signalons. Nous avons perdu d'une part 900 cotisants et, d'autre part, 1 000 emplois à plein temps au port.

**M. Comuzzi:** Ce changement s'est produit essentiellement vers 1984.

**M. Daniher:** Le déclin a commencé en 1984. La clause d'ancienneté de la convention collective accorde des droits de rappel, de sorte que ce n'est qu'à la fin 1985 que nous avons vu les premières cessations d'emploi. Il y a eu en quelque sorte un décalage, à l'image de ce que nous voyons maintenant. Ceux qui vont perdre définitivement tout revenu, pour certains au début de l'hiver, ne travaillent plus aujourd'hui dans l'industrie depuis près de 18 mois.

**M. Comuzzi:** Je dis toujours que malheureusement, dans l'industrie céréalière, et tout particulièrement en matière de transport du blé au Canada, il y a 10 p. 100 de protéines et 90 p. 100 de politique. C'est une réalité. Il faut bien en convenir. On le voit depuis 1984. Tout a changé dans le secteur du transport des céréales chez nous.

Notre pays a pris un caractère régional, les groupements d'intérêts sont nombreux et vous voyez tous comme moi que, sur la scène nationale, nous avons maintenant en Alberta et en Colombie-Britannique un parti dont l'assise est régionale qui se constitue. Mon collègue, assis à côté de moi, et la moitié des membres de son parti viennent de la Colombie-Britannique.

**Une voix:** Il y a un autre parti qui arrive.

**M. Comuzzi:** Que se passe-t-il dans le nord de l'Ontario? Je suis curieux de savoir ce que vous en pensez. Tant que l'on n'aura pas une base d'appui solide pour la voie maritime de la part des députés qui représentent l'Ontario ainsi que pour les différents ports de l'est situé en aval du fleuve, que va-t-il se passer, selon vous?

**M. Daniher:** Quel que soit le parti auquel on appartienne, nous sommes tous à mon avis des parties prenantes au Canada. Nous avons tous intérêt à ce que notre pays conserve un secteur agricole fort. Tout le monde devrait avoir intérêt à conserver un réseau de transport de céréales bien structuré à l'Est comme à l'Ouest.

Nous avons indiqué dans notre rapport qu'à notre avis, un certain nombre de questions, notamment la politique de commercialisation de la Commission du blé, sont quelque peu influencées par la politique.

[Text]

However, we believe we are efficient as a port. We believe there is surge capacity. We believe we can be efficient. We have up-to-date fully automated terminals just like the west coast. There is no difference except we make about \$4 an hour less than they do.

An efficient grain handling system is in place. I think if you look at maintaining the whole structure of the Canadian transportation system, it's in every party's best interest to maintain this strong Canadian transportation sector. It's that simple.

I think the figures speak for themselves. I would suggest those who put their political aspirations before Canadian jobs and the Canadian agricultural industry, which includes the St. Lawrence Seaway and grains, shouldn't be in power.

**Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Mr. Daniher and Mr. Poleck, thank you very much for appearing before us today. Thank you also to the committee for agreeing to my recommendation last week that we invite you. I think you have been able to provide us with the human face of those statistics we have been talking about for so long.

There is one area you haven't touched on, though. You have told us the realities out there of the 200 that are off the list now in terms of pokey, perhaps out of 350 that will run out in the spring. You have indicated some of those will drop off. We have certainly seen that a number of your members who have gone off the seniority list have left the industry.

At what point are we no longer able to move Canada's grain in terms of the terminal operations in Thunder Bay?

**Mr. Daniher:** I think in any type of business you have to have a product in order to stay viable. Every business has fixed costs.

A number of terminals have shut their doors over the last two-year period. The Saskatchewan Wheat Pool, for example, has terminated and sold its operation of Pool 8. It has decommissioned Pool 6 and Pool 15.

Manitoba Pool has basically shut down one of the terminals and is running in a surge capacity. United Grain Growers is only operating one terminal in the city. Parrish & Heimbecker has been shut down for extended periods this year. Cargill Limited has also been shut down for extended periods this year.

I would suggest, as noted in the report, there are really only six terminals operating on a regular basis right now. With the decommissioning of these terminals and maybe somewhat of a shared operation, you are going to see a further loss of infrastructure. I imagine the shipping industry has been here explaining the critical immediate threat to their industry of not being able to compete. I think it asked the government to purchase the boats if it wants to have a system it can just sort of start up and shut down again with the flick of a light switch.

[Translation]

Nous considérons cependant que notre port est efficace. Nous croyons avoir la capacité de répondre à la demande. Nous estimons être rentables. Nous avons des terminaux modernes, entièrement automatisés, exactement comme les ports de la côte ouest. Il n'y a aucune différence, sauf que nous touchons environ 4\$ de l'heure de moins qu'eux.

Nous avons mis en place un réseau efficace d'acheminement des céréales. Si l'on se place dans le cadre de l'intégralité du réseau de transport au Canada, tout le monde a intérêt à ce que ce secteur du transport canadien reste fort. C'est aussi simple que cela.

Je crois que les chiffres parlent d'eux-mêmes. Ceux qui font passer leurs intérêts politiques avant les emplois au Canada et l'industrie agricole au Canada, ce qui s'étend à la voie maritime du Saint-Laurent et au transport des céréales, ne devraient pas être au pouvoir.

**M. Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur Daniher et monsieur Poleck, je vous remercie d'être venus comparaître aujourd'hui devant nous. Je remercie aussi le comité d'avoir accepté la semaine dernière, sur ma recommandation, de vous inviter. Grâce à vous, nous avons pu voir les visages humains qui se cachaient derrière ces statistiques dont on nous rabat les oreilles.

Il y a un point que vous n'avez pas abordé, cependant. Vous nous avez exposé la situation des quelque 200 personnes qui ne figurent plus sur la liste et qui ne touchent plus l'aumône versée par le gouvernement, sur les quelque 350 qui vont peut-être aussi disparaître au printemps. Vous avez indiqué qu'il y en a quelques-uns d'entre eux qui vont abandonner. Il vous est certainement arrivé de voir certains de vos membres quitter l'industrie après avoir été rayés de la liste d'ancienneté.

À quel moment va-t-on plutôt voir transporter des céréales par l'intermédiaire du port de Thunder Bay?

**M. Daniher:** À mon avis, quels que soient les secteurs, il vous faut un produit pour rester viable. Toutes les entreprises ont des frais fixes.

Un certain nombre de terminaux ont fermé leurs portes au cours des deux dernières années. s'écouler. Le Saskatchewan Wheat Pool, par exemple, a fini d'exploiter le Pool 8 et a vendu son actif. Il a arrêté l'exploitation du Pool 6 et du Pool 15.

Le Manitoba Pool a quasiment fermé l'un de ses terminaux et opère au gré de la demande. Le United Grain Growers n'exploite qu'un seul terminal dans la ville. Parrish & Heimbecker a fermé pendant de longues périodes cette année. Cargill Limited en a fait autant.

Je vous fais remarquer, c'est dans mon rapport, qu'il n'y a enfin que six terminaux qui sont régulièrement exploités à l'heure actuelle. Si ces terminaux sont mis à l'arrêt et qu'on regroupe éventuellement certaines exploitations, vous allez voir qu'une partie de l'infrastructure va encore disparaître. J'imagine que l'industrie du transport maritime est venue vous expliquer qu'elle était menacée à très court terme de ne plus pouvoir exercer sa concurrence. Je crois qu'elle a demandé au gouvernement d'acheter les navires à partir du moment où il mettrait en place un système dans lequel la demande pourrait s'interrompre et reprendre à volonté.

[Texte]

It has totally changed from even two years ago when we were considering our bargaining positions. We were totally wrong. We thought we were in a dish and we were going to come out of it and level out. That dish is broken and we are continuing the downward spiral.

I would suggest this situation is immensely immediate and has to be dealt with. We are losing the infrastructure. Every time a terminal closes you are looking at a loss of throughput through Thunder Bay. If they ever had to handle some type of bumper crop, I'm not sure they would have the capacity to do it through the east anymore. Certainly as time goes on that problem will just multiply.

**Mr. Angus:** Are you saying that currently we don't have the capacity in operation to handle a bumper crop?

**Mr. Daniher:** I would suggest with the infrastructure we have right now, we would be just on the brink, providing we got the rail cars. If a bumper crop came we could just barely handle it if we put the decommissioned elevators back into operation. Other than that, I would suggest moving Canada's grain through the Canadian grain transportation system could be threatened if they had to move more than the 36 million they moved last year.

• 1625

**Mr. Angus:** In addition to shutting down the individual elevators, when you say decommissioning, do you just mean locking the door or do you mean, as I have seen going past the Ogilvie complex, where they are ripping down the sheds, actually ripping it apart? What do you mean by decommissioning?

**Mr. Daniher:** Decommissioning is more or less locking the door, without ripping the tracks out. Put it this way, I've yet to see a decommissioned elevator at Thunder Bay—and there used to be 27 of them—come back onstream and be put back into use. History speaks for itself.

**Mr. Angus:** Setting aside the physical structures of the elevators, at what point in time is the work force no longer available? By that, I mean the skilled nature of both the operational people and the maintenance people. Below what number do you folks have to go before you can't move that grain, even if the houses were there, or are you at that point, too?

**Mr. Daniher:** I would suggest that if they had a bumper crop they would be recruiting new employees off the street, if they were to get a good strong volume of grain through the port. However, truthfully speaking, the economy being the way it is and the way the forest sector is going in Thunder Bay, a lot of people have no choice. Whatever work is available, whenever it is available in the grain industry, you have to come back and take it. That is really what it is boiling down to.

As far as losing the skilled trade, we have already seen a mass exodus. I mean, right now there are a number of terminals that have laid off skilled trades. Those skilled people have gone to look for jobs either in or about Thunder

[Traduction]

La situation a totalement changé, même par rapport à ce qu'elle était il y a deux ans, lorsque nous avons élaboré notre plate-forme de négociation. Nous étions totalement dans l'erreur. Nous pensions avoir atteint un palier et pouvoir remonter à la surface. Il n'y a pas de palier et nous continuons à couler par le fond.

Croyez-moi, la situation presse terriblement et il faut faire quelque chose. Nous perdons notre infrastructure. Chaque fois qu'un terminal ferme, il y a une perte de capacité à Thunder Bay. S'il nous fallait acheminer une récolte exceptionnelle, je ne suis pas sûr que nous aurions encore la capacité de le faire dans l'Est. À mesure que le temps passe, il n'y a pas de doute que la situation ne peut que s'aggraver.

**M. Angus:** Donc, selon vous, vous n'avez plus à l'heure actuelle la capacité qui vous permettrait d'acheminer une récolte exceptionnelle?

**M. Daniher:** À mon avis, avec l'infrastructure que nous avons à l'heure actuelle, nous serions à la limite, à condition d'avoir des wagons de chemin de fer. S'il y avait une récolte exceptionnelle, nous pourrions tout juste la prendre en charge à condition de remettre en marche les élévateurs arrêtés. Sinon, il serait bien difficile à mon avis d'acheminer nos céréales par l'intermédiaire du réseau de transport de céréales canadien s'il nous fallait transporter plus des 36 millions de tonnes que nous avons transportées l'année dernière.

**M. Angus:** En plus de la fermeture des différents élévateurs, lorsque vous parlez de mises à l'arrêt, est-ce qu'il s'agit simplement de mettre la clé sur la porte ou bien, comme je l'ai vu près du complexe Ogilvie, est-ce que l'on enlève les hangars, est-ce qu'on démolit tout? Qu'entendez-vous par mettre à l'arrêt?

**M. Daniher:** Mettre à l'arrêt, c'est plus ou moins mettre la clé sur la porte, sans arracher les rails. Disons-le bien franchement, je n'ai pas encore vu d'élévateur mis à l'arrêt à Thunder Bay—et nous en avons 27—être remis en exploitation et retrouver son activité d'antan. C'est l'expérience qui parle.

**M. Angus:** Si l'on exclut la question du matériel et des locaux, à partir de quel moment la main-d'oeuvre n'est-elle plus disponible? J'entends par là le personnel qualifié, que ce soit au niveau de l'exploitation ou de l'entretien. À partir de quel chiffre avez-vous le sentiment que vous ne serez plus en mesure d'acheminer ces céréales, même si les bâtiments sont là; en êtes-vous déjà rendu à ce point?

**M. Daniher:** Sachez que s'il y avait une récolte exceptionnelle, les entreprises embaucheraient des employés, s'il fallait acheminer une grande quantité de céréales par l'intermédiaire du port. Il faut bien voir cependant que la situation économique étant ce qu'elle est et de la façon dont se porte le secteur forestier à Thunder Bay, beaucoup de gens n'ont pas le choix. Dès qu'il y a du travail, s'il y a du travail dans l'industrie des céréales, il leur faut revenir le prendre. Ce n'est pas plus difficile que ça.

Pour ce qui est de la main-d'oeuvre qualifiée qui a été perdue, nous avons déjà assisté à un véritable exode. Je veux dire par là qu'à l'heure actuelle, il y a un certain nombre de terminaux qui ont mis à pied de la main-d'oeuvre qualifiée.

[Text]

Bay, if there are any opportunities, or are starting to seek employment outside the community. That ties into what the report on northwestern Ontario tied into, a decline in the size of Thunder Bay.

**Mr. Angus:** In terms of the 200 who are already out there, who have run out of unemployment insurance, can you give us a sense of who they are? What is their average seniority? What is their average age? What is their average income?

**Mr. Daniher:** The average income for a grain elevator worker is, approximately, that he works six months a year and earns \$20,000 per year. A typical grain handler would be somebody like myself, who in 1991 worked approximately 12 weeks in the industry and earned about \$6,000. For somebody like myself who has 17 years in the industry, this is what I would have. I am on leave with the union right now, but had I been without leave—at the seniority list with the Saskatchewan Wheat Pool—I would not have been called back for one day this year; therefore I would have zero earnings. In 1981, 1982, 1983 and to 1984, I worked full time in the industry. These are the types of people. . .

At Saskatchewan Wheat Pool, for example, there is nobody on the list below 15 years' seniority anymore, so it impacts the people between 16 years and, I would suggest, 25 years of seniority. Michael has a year more than me. There are about 100 names ahead of me on the Saskatchewan Wheat Pool seniority list, and I think he would have worked 13 weeks this year.

**Mr. Angus:** So most of the members who are currently not eligible for unemployment would be roughly in the 35 to 50 age range?

**Mr. Daniher:** In the 35 to 45 age range.

**Mr. Angus:** What about that next group, that next 350? The same age range, the same income, a little bit older or a little bit higher?

**Mr. Daniher:** That group is varied, because you get into the dynamics of the various companies, but this is when you get into the people with 40 years in the industry. If Parrish & Heimbecker is going to shut its doors, you can have a variety of people with between 20 and 40 years' service.

**Mr. Angus:** Because there is no system-wide seniority.

**Mr. Daniher:** There is no system-wide seniority. If the grain isn't there they've not been able to open their plants, they've not been able to earn additional weeks for unemployment insurance, so the claim that is running is going to continue to run. If it started in September, the clock is ticking. It is probably going to continue to tick until the benefits run out, probably in early spring, and that's it. That person is going to be left to fend for himself, so to speak,

[Translation]

Ces gens qualifiés sont allés se chercher un autre emploi à Thunder Bay ou dans les environs, là où il y a un emploi, ou commencent à se chercher un emploi à l'extérieur. Voilà qui nous ramène au rapport sur le Nord-Ouest de l'Ontario, qui parle d'un déclin de la population de Thunder Bay.

**M. Angus:** Ces 200 personnes qui en sont déjà là et qui n'ont plus de ressources, qui n'ont plus droit à l'assurance-chômage, pouvez-vous nous les décrire? Quelle est en moyenne leur ancienneté? Quel est leur âge en moyenne? Quel est leur revenu moyen?

**M. Daniher:** La personne qui travaille dans un élevateur à céréales travaille environ six mois par an et gagne en moyenne 20 000\$ par an. Le manutentionnaire de céréales type, c'est quelqu'un comme moi, qui en 1991 a travaillé environ 12 semaines au sein de l'industrie et a gagné quelque 6 000\$. Pour quelqu'un comme moi qui a 17 ans d'ancienneté dans l'industrie, voilà quelle est la situation. Je suis en congé syndical à l'heure actuelle, mais si je n'avais pas été en congé—sur la liste d'ancienneté tenue par le Saskatchewan Wheat Pool—je n'aurais pas été rappelé pour travailler un seul jour cette année; je n'aurais donc absolument rien gagné. En 1981, 1982, 1983 et 1984, j'ai travaillé à plein temps au sein de l'industrie. Ce sont des gens comme ça. . .

Au Saskatchewan Wheat Pool par exemple, il n'y a plus personne sur la liste qui ait moins de 15 ans d'ancienneté, de sorte que ça touche les gens qui ont entre 16 ans et, je dirais, 25 ans d'ancienneté. Michael a un an d'ancienneté de plus que moi. Il y a une centaine de personnes avant moi sur la liste d'ancienneté du Saskatchewan Wheat Pool, et je crois qu'il a travaillé 13 semaines cette année.

**M. Angus:** Donc, la plupart de vos membres qui à l'heure actuelle ne peuvent prétendre à l'assurance-chômage se trouvent plus ou moins dans la tranche des 35-50 ans?

**M. Daniher:** Entre 35 et 45 ans.

**M. Angus:** Et l'autre groupe, les 350 qui suivent? Ils sont dans la même tranche d'âge, ils ont le même revenu, sont-ils un peu plus âgés et gagnent-ils un peu plus?

**M. Daniher:** Ce groupe est hétérogène, parce que la situation de chaque compagnie est particulière, mais c'est là que l'on retrouve des gens ayant 40 ans d'ancienneté dans l'industrie. Si l'exploitation de Parrish & Heimbecker ferme ses portes, il y aura tout un éventail de personnes ayant entre 20 et 40 ans d'ancienneté.

**M. Angus:** Parce qu'il n'y a pas de régime d'ancienneté à l'échelle de l'industrie.

**M. Daniher:** Il n'y a pas de liste d'ancienneté à l'échelle de l'industrie. Si les céréales n'arrivent pas, les entreprises ne pourront pas ouvrir leurs portes, ces gens ne pourront pas faire comptabiliser d'autres semaines de gains pour obtenir l'assurance-chômage, de sorte que le temps presse et que la situation continue de pourrir. On a commencé le décompte en septembre et le temps passe. Le décompte va probablement se poursuivre jusqu'à ce que les prestations se

[Texte]

either on welfare or to try to find a job, if it's possible. But it's very difficult, especially when you are a grain handler with long-term seniority, as we suggested in the report.

I have been involved in a number of situations where I had a part-time job, had a chance to go into more or less four or five months of work, but the elevator called me back and I went back to the elevator. The rug got pulled out from underneath us, and I ended up laid off again. I went back to the employer I had part-time employment with and he'd filled the position. How many times is an employer going to stand back and let that happen to him? It's just not an efficient way to run a business. They can't wait for us to come back. Some of them are very good to us, but in the long term it is just very difficult to secure any kind of employment.

It works against us. Our long-term seniority in the grain business actually works against us in getting a job in the city, even a temporary position.

• 1630

**Mr. Angus:** A final point on this. You make a very valid argument about the difficulty of getting jobs. What about training? Because of this uncertainty, have any of your members been able to get access to any of the UI paid for training, the fee payer's service, any of that stuff the provincial mill and Thunder Bay mill have access to?

**Mr. Daniher:** There's a two-phase answer to that question. One is that several have access to the programs that were immediately available. A number of them didn't realize that the Russian situation was going to be the way it was. They thought they would get the fall work and be able to survive in the next spring; hopefully, you know, the spring flowers bring good news and grain to the port. But you're right: the situation now is that they need to look at some serious retraining, at gaining some transferable skills.

Some initiatives are taking place right now on a national level. Minister Danis, the Minister of Labour, has called the grain sector together to look at making a sectorial council and at accessing some of those programs.

We have just started an initiative with one of the terminal companies in Thunder Bay, whereby it's hoped that we'll be able to put a program in place for people of all five of the other terminals who wish to participate. We're doing what we call a brainstorming session to set our objectives within the upcoming weeks. And you're right, we want to get in at the ground floor. If there is going to be a transition period for people leaving the industry or an opportunity for

[Traduction]

terminent, probablement au début du printemps, et ce sera fini. Les personnes en cause devront se débrouiller, pour ainsi dire, avec le bien-être ou essayer de trouver un travail, si c'est possible. C'est bien difficile, cependant, surtout si vous êtes un manutentionnaire de céréales ayant une longue ancienneté, comme le dit le rapport.

Il m'est arrivé à un certain nombre de reprises de trouver un travail à temps partiel, de pouvoir travailler plus ou moins à quatre ou cinq mois par an, mais l'exploitant de l'élevateur m'a rappelé et je suis retourné y travailler. On nous a à nouveau coupé l'herbe sous le pied et je me suis retrouvé une fois de plus mis à pied. Je suis retourné voir le patron qui m'employait à temps partiel, mais quelqu'un d'autre occupait mon poste. Combien de fois un employeur va-t-il pouvoir laisser se créer une telle situation? Ce n'est tout simplement pas une façon efficace d'exploiter une entreprise. On ne peut s'attendre à ce que nous revenions constamment travailler. Certaines de ces entreprises sont d'excellents employeurs pour nous, mais à long terme il devient tout simplement trop difficile de trouver un emploi quelconque.

Cette situation nous dessert. Notre ancienneté élevée dans le secteur des céréales nous dessert parce que nous ne pourrions pas trouver un emploi en ville, même un emploi temporaire.

**M. Angus:** Une dernière question sur ce point. Vous nous avez très justement fait remarquer qu'il était très difficile de trouver des emplois. Qu'en est-il au niveau de la formation? En raison de cette situation incertaine, est-ce que vous avez des membres qui ont pu profiter des montants versés par l'assurance-chômage au titre de la formation, des services dont le coût est facturé aux stagiaires, de toutes les facilités offertes aux entreprises manufacturières de la province et de Thunder Bay?

**M. Daniher:** Cette question appelle une réponse en deux temps. Tout d'abord, il y en a un certain nombre qui bénéficient des programmes qui ont été mis immédiatement à leur disposition. Un certain nombre n'ont pas compris que la situation en Russie allait être ce qu'elle est. Ils pensaient pouvoir travailler en automne et tenir jusqu'au printemps en espérant, vous le savez comme moi, que les fleurs printanières ramèneraient le beau temps et les céréales au port. Mais vous avez raison: dans la situation actuelle, il leur faut envisager un sérieux programme de recyclage, pour pouvoir acquérir d'autres compétences.

Certaines initiatives sont prises à l'heure actuelle au niveau national. M. Danis, le ministre du Travail, a demandé à l'ensemble du secteur des céréales d'envisager la création d'un conseil de secteur pour pouvoir accéder à un certain nombre de ces programmes.

Nous venons tout juste de lancer un projet avec l'une des entreprises qui exploite un terminal à Thunder Bay et nous espérons mettre en place des programmes du même type à l'intention des employés des cinq autres terminaux qui voudront bien y participer. Nous sommes dans ce que l'on appelle une période de réflexion devant nous permettre de nous fixer des objectifs pour les semaines à venir. Vous avez raison, nous voulons tout reprendre à zéro. S'il faut qu'il y

[Text]

them to use their time usefully to get upgrading and whatnot, hopefully we're going to be able to get access to some of these funds and hopefully we'll get full cooperation from the government to enable us to do that.

**Mr. Angus:** Okay, Mr. Chairman. I wouldn't mind coming back on another round.

**Mr. Fretz (Erie):** Welcome, Mr. Daniher. I appreciate hearing from you today.

On the part of the page entitled "Financial Analysis", on the bottom you refer to "regulatory inefficiencies created by operating the port of Churchill or inefficient branch lines". Then you mentioned the port of Churchill being political. Would you explain to the committee what you mean by "being political"?

**Mr. Daniher:** It seems, as Mr. Comuzzi stated, that sometimes the movement of grain is 90% political and 10% protein, so to speak.

From the committees I sit on and the discussions I have with the experts in the industry—and this includes a good number of high officials from CN—they continually complain that running the port of Churchill is extremely inefficient, puts extreme pressure on their finances. They have retained a whole fleet of boxcars just to service the port of Churchill.

Over the years a number of arguments have developed, one of which is whether the port of Churchill should survive. At one time we used to take the position that the boxcars were in the system, that it was actually creating labour-intensive work for grain handlers in Thunder Bay. The work that would be processed through Churchill would maybe amount to a busy week at the terminal. Well, even the 300,000 that were put through this year at the port of Churchill amount to a busy month at Thunder Bay now.

If it's inefficient to run that port, as the experts seem to claim, then maybe they should take a good strong look at that. If they're looking at the viability of the seaway, they should actually take a look at the viability of the port of Churchill.

This is not to say that I'm against... They're in the same situation. There are jobs up there and people who depend on that industry up there, but if they are going to be taking a serious look at the whole transportation sector, they have to look at all the parts of the equation.

There are strong arguments for and against. I'm just indicating the feeling from the people I talked to out there. This is the feeling that I get from it.

**Mr. Fretz:** In your view, then, because of inefficiencies, the port of Churchill could close. You could handle the work very easily in Thunder Bay.

**Mr. Daniher:** There's no doubt that any grain that Churchill is handling right now could be easily handled through Thunder Bay.

[Translation]

ait une période de transition pour les gens qui quittent l'industrie ou s'il faut leur donner la possibilité d'utiliser intelligemment leur temps afin de se perfectionner et d'acquérir d'autres compétences, nous espérons pouvoir accéder à ces crédits et nous comptons sur le gouvernement pour nous y aider.

**M. Angus:** Très bien, monsieur le président. J'aimerais pouvoir poser d'autres questions lors du prochain tour.

**M. Fretz (Erie):** Monsieur Daniher, je vous souhaite la bienvenue. Je suis heureux de pouvoir vous entendre aujourd'hui.

Au bas de la page intitulée «Analyse financière», vous parlez d'«exploitation inefficace due à la réglementation qui amène à utiliser le port de Churchill ou des lignes secondaires inefficaces». Vous dites alors que le port de Churchill est politique. Pourriez-vous expliquer au comité ce que vous entendez par «politique»?

**M. Daniher:** Il semble, comme l'a dit M. Comuzzi, que parfois le transport des céréales, c'est en quelque sorte 90 p. 100 de politique et 10 p. 100 de protéines.

D'après les débats des comités auxquels je siège et les discussions que j'ai eues avec les spécialistes de l'industrie—ce qui comprend bon nombre de hauts responsables du CN—je peux voir qu'ils se plaignent constamment du fait que l'exploitation du port de Churchill est terriblement inefficace et qu'elle pressure leurs finances. Ils ont réservé tout un parc de wagons fermés juste pour desservir le port de Churchill.

Au fil des années, on en est venu à se demander, entre autres, s'il fallait que le port de Churchill continue à exister. À un moment donné, nous sommes partis du principe que les wagons fermés faisaient partie du réseau, qu'ils créaient finalement de l'emploi pour de nombreux manutentionnaires de céréales à Thunder Bay. Les quantités acheminées par le port de Churchill représentaient quelque chose comme une bonne semaine de travail au terminal. Il se trouve qu'aujourd'hui, même les 300 000 tonnes qui ont été acheminées par le port de Churchill cette année représentent un bon mois de travail à Thunder Bay.

Si l'exploitation de ce port n'est pas rentable, c'est ce que semblent dire les experts, il faudrait peut-être se pencher sérieusement sur la question. À partir du moment où l'on remet en cause la viabilité de la voie maritime, on pourrait aussi se pencher sur la viabilité du port de Churchill.

Ce n'est pas que je suis contre... Ils sont dans la même situation que nous. Il y a là-bas des emplois qui sont en jeu et des gens qui comptent sur ces emplois, mais à partir du moment où l'on se penche sérieusement sur l'ensemble du secteur du transport, il faut prendre en compte tous les membres de l'équation.

Il y a beaucoup d'arguments pour et contre de telles décisions. Je ne fais que rapporter le sentiment des gens avec qui j'ai parlé. C'est le genre de choses que l'on peut entendre.

**M. Fretz:** Vous considérez donc que le port de Churchill, étant inefficace, pourrait être fermé. Vous pourriez facilement faire le travail à Thunder Bay.

**M. Daniher:** Il est certain que toutes les céréales qui sont acheminées à l'heure actuelle par le port de Churchill pourraient l'être facilement par Thunder Bay.

[Texte]

**Mr. Fretz:** What is your concern for your brothers in the trade in Churchill?

**Mr. Daniher:** I guess the whole process is that a community has sprung up there, a community is in place that's dependent on some grain through that area. But we've experienced the same kind of loss that they have. I think they need 600,000 tonnes to break even. We've seen our grain capacity cut in half in Thunder Bay. We used to handle 60% of Canada's grain. Now we're not handling 30% of it. We're all facing the same challenges, so if they're going to look at the financial crunch on the system, what is the most efficient way? If any part of the industry has to be downsized, I would suggest that you start looking at what we consider to be branch line areas, and one branch line area would be Churchill.

• 1635

**Mr. Fretz:** I can't give you the page reference, but you stated that a number of the west coast's new customers previously had their grain orders filled through the Wheat Board, via the port of Thunder Bay and the St. Lawrence Seaway. If that business is being diverted to the west coast, why is that the case?

**Mr. Daniher:** The Wheat Board has a number of reasons for justifying that. Let's use Thunder Bay as an example. We used to be two communities, east and west. If someone was selling cars in the old city of Fort William, he will push to get things over in that side of town. He will push for a customer base on that side of town, and the people in Port Arthur, he won't be too concerned about them.

That is sort of what's happening here. There's a real push and the Wheat Board goes over and is selling grain. . . There are a number of ways you can approach customers and a number of selling techniques. If you short-change one part of the country and give special emphasis to the other side, people will buy into the area where the incentive was given, and this is what we feel is happening.

When I read in the farm papers about some of the entourages that travel with Minister Mayer on these overseas junkets, there seem to be a number of stakeholders from the west but very few from the east.

**Mr. Fretz:** That is a good point. I appreciate your raising that. I had not thought about it. I'm from the east, but my colleague to my right is from the west. He may have different views, of course, but we spoke about regionalism earlier.

Just to pick up on this diversion, how do you compete with the west on hourly wages? Is there any difference between your hourly wage and the port of Vancouver hourly wage? How do you compete?

**Mr. Daniher:** The wages for a Thunder Bay grain handler would be approximately \$3 per hour less, on average, but you have to understand that the annual income of a Vancouver grain handler would be somewhere around

[Traduction]

**M. Fretz:** Que feraient alors vos confrères qui travaillent à Churchill?

**M. Daniher:** La situation se résume au fait qu'il y a là-bas une collectivité qui s'est créée, une collectivité qui compte sur le transport des céréales. Nous avons toutefois subi les mêmes pertes qu'elle. Je crois qu'elle a besoin de 600 000 tonnes pour parvenir au seuil de la rentabilité. Notre capacité de transport des céréales a diminué de moitié à Thunder Bay. Nous avons l'habitude d'acheminer 60 p. 100 des céréales du Canada. Nous n'en sommes plus qu'à 30 p. 100. Nous faisons tous face aux mêmes difficultés à partir du moment où l'on envisage de dégraisser financièrement le système; quelle est la façon la plus efficace de le faire? S'il faut réduire la taille d'un secteur de l'industrie, il faudrait à mon avis envisager la possibilité d'étudier le cas des lignes secondaires, et Churchill en est une.

**M. Fretz:** Je ne peux pas vous indiquer à quelle page, mais vous avez dit qu'un certain nombre de nouveaux clients de la côte ouest passaient auparavant leurs commandes auprès de la Commission du blé, en passant par le port de Thunder Bay et par la voie maritime du Saint-Laurent. Pour quelle raison passe-t-on maintenant par la côte ouest?

**M. Daniher:** La Commission du blé avance un certain nombre de raisons pour justifier cette situation. Prenons l'exemple de Thunder Bay. Nous avons auparavant deux collectivités, à l'est et à l'ouest. Celui qui vendait des automobiles dans la vieille ville de Fort William cherchait à faire des affaires dans cette partie de la ville. Il cherchait à se constituer une clientèle dans ce secteur de la ville et ne prêtait pas trop attention à la population de Port Arthur.

C'est plus ou moins ce qui se passe ici. La pression est forte et la Commission du blé veut vendre des céréales. . . Il y a plusieurs façons d'aborder les clients et diverses techniques de vente. À partir du moment où on lèse une partie du pays pour privilégier l'autre, les acheteurs vont aller là où on leur fait le plus de facilité, et c'est ce qui se passe ici à mon avis.

Lorsque je lis dans les journaux agricoles le compte rendu des visites qu'a faites le ministre Mayer dans toutes ces contrées d'outremer, il semble que dans son entourage il y a beaucoup de gens représentant les intérêts de l'Ouest et très peu qui défendent ceux de l'Est.

**M. Fretz:** C'est une excellente remarque. Je vous sais gré de l'avoir faite. Je n'y avais pas pensé. Je viens de l'Est, mais mon collègue assis à ma droite vient de l'Ouest. Il se peut évidemment qu'il ait un point de vue différent, mais nous avons parlé tout à l'heure de régionalisme.

Après cette digression, comment vous situez-vous par rapport à l'Ouest sur le plan des taux horaires? Y a-t-il une différence entre vos taux horaires et ceux du port de Vancouver? Êtes-vous concurrentiels?

**M. Daniher:** Un manutentionnaire de céréales dans le port de Thunder Bay va toucher en moyenne environ trois dollars de moins de l'heure, mais il faut bien comprendre que le revenu annuel d'un manutentionnaire de céréales à

[Text]

the \$50,000, and with the increases probably closer to \$60,000, whereas the average annual income for a Thunder Bay grain handler is only \$20,000 because they only work for limited periods in the year.

The base rate is about \$20 per hour for the mid to high range, in which about one-third of our employees are employed. About one-third of those employees are employed year round, so they'd be earning between \$40,000 and \$45,000 a year. But the majority of our employees, and we have a number equivalent to what the west coast has—about 900. . . So you have to look at the annual income as well.

**Mr. Fretz:** What is the hourly wage?

**Mr. Daniher:** In Vancouver?

**Mr. Fretz:** In both places.

**Mr. Daniher:** I believe the hourly wage in Vancouver is around \$24, while the hourly wage in Thunder Bay is just over \$20. Again, you would have to look at an average. There are different classifications and so on, so you'd have to look at the weighted value to get a weighted average.

**Mr. Fretz:** So the workers in Vancouver are getting overtime. . . some of them?

**Mr. Daniher:** They're also getting overtime. . . looking at the yearly income, but as far as a straight wage, the average would be \$20 in Thunder Bay and \$24 on the west coast.

**Mr. Fretz:** Will you load ships on Sunday in Thunder Bay?

**Mr. Daniher:** We'll load ships any time, any hour of the day. We staff 24 hours a day, and we load ships on a 24-hour basis.

**Mr. Fretz:** What's the extra cost?

**Mr. Daniher:** Unless it's on a weekend—

**Mr. Fretz:** Sunday is on a weekend.

**Mr. Daniher:** On a Sunday the cost would be two times the regular rate.

**Mr. Fretz:** So you probably don't load many ships on Sunday.

**Mr. Daniher:** It really depends on the boat company that places the order. They'll try to get them loaded during the regular period, but because they don't know when they're coming in, they'll load boats on a seven-day basis. To be more efficient, instead of working overtime in the evening, for example, we'll have what they call a half crew or a flexible crew, where you can either clean grain, unload cars or ship to a boat, and that includes both the 4 p.m. to 12 a.m. shift and the midnight shift. When that boat comes in, whether it comes in at 7 p.m. or 3 a.m., there are elevators that boat can pull into operating on a 24-hour-a-day basis and they can start the loading process immediately, providing of course the product is logistically in place.

[Translation]

Vancouver est de l'ordre de 50 000\$, et probablement plus proche de 60 000\$ avec les augmentations, alors que le revenu annuel moyen d'un manutentionnaire de céréales à Thunder Bay n'est que de 20 000\$ parce que ce dernier ne peut travailler que pendant un temps limité dans l'année.

Le taux de base est d'environ 20\$ de l'heure dans les catégories moyennes et élevées, qui correspondent à un tiers environ de nos employés. Un tiers de ces employés, à peu près, sont employés toute l'année et gagnent entre 40 000\$ et 45 000\$ par an. Mais la majorité de nos employés, et nous en avons un nombre équivalent à celui de la côte ouest—environ 900. . . Il faut donc tenir compte aussi du revenu annuel.

**M. Fretz:** Quel est le taux horaire?

**M. Daniher:** À Vancouver?

**M. Fretz:** Ici et là-bas.

**M. Daniher:** Le taux horaire à Vancouver est, je crois, d'environ 24\$, alors que celui de Thunder Bay est d'un peu plus de 20\$. Là encore, il s'agit d'une moyenne. Il y a différentes classifications, par exemple, et il faut donc prendre des chiffres pondérés pour obtenir une moyenne pondérée.

**M. Fretz:** Les travailleurs de Vancouver font donc des heures supplémentaires. . . du moins certains d'entre eux?

**M. Daniher:** Ils font aussi des heures supplémentaires. . . lorsqu'on voit leur revenu annuel, mais pour ce qui est du salaire courant, la moyenne est de 20\$ de l'heure à Thunder Bay et de 24\$ de l'heure sur la côte ouest.

**M. Fretz:** Est-ce que vous chargez des navires le dimanche à Thunder Bay?

**M. Daniher:** Nous chargeons des navires tous les jours, à n'importe quelle heure du jour. Nous avons des effectifs sur place 24 heures par jour et nous chargeons des navires 24 heures par jour.

**M. Fretz:** Quel est le coût supplémentaire?

**M. Daniher:** Sauf si c'est en fin de semaine. . .

**M. Fretz:** Le dimanche fait partie de la fin de semaine.

**M. Daniher:** Le dimanche, le taux horaire normal est doublé.

**M. Fretz:** Vous ne chargez donc probablement pas beaucoup de navires le dimanche.

**M. Daniher:** Tout dépend en fait de la société de navigation qui place la commande. Nous essayons de charger pendant la période normale, mais comme nous ne savons pas exactement à quel moment va arriver le navire, nous répartissons les chargements sur les sept jours de la semaine. Pour être plus efficaces et ne pas avoir à faire des heures supplémentaires en soirée, par exemple, nous avons ce que l'on appelle une équipe souple ou une équipe polyvalente, qui peut aussi bien se charger de nettoyer les silos, de décharger les wagons ou de charger le navire, et qui couvre à la fois le poste qui va de 16 heures à minuit et le poste de minuit. Lorsque le navire arrive, que se soit à 19 heures ou à 3 heures, il y a des élévateurs qui peuvent travailler 24 heures par jour en association avec le navire et où l'on peut commencer à charger immédiatement à condition, bien sûr, que la marchandise soit sur place.

[Texte]

• 1640

**Mr. Fretz:** What about the rate of pay, regardless of what time they come in?

**Mr. Daniher:** Well, on a regular workday, a 24-hour-a-day operation, it's just straight time pay.

**Mr. Fretz:** Straight time.

**Mr. Daniher:** The only premium time is for Saturday and Sunday.

**Mr. Fretz:** Saturday is double time, the same as Sunday?

**Mr. Daniher:** No, Saturday would be time and a half, unless it's after supper as well, which means you would be working over the eight hours. Sunday would be double time.

**Mr. Fretz:** Are these factors the same as they would be in the port of Vancouver? Are the same unions represented in the port of Vancouver? Are you able to compete on the wage scale with Vancouver favourably? You said you get \$3 an hour less.

For example, in Vancouver would it be time and a half on Saturday? Would it be double time on Sunday, the same?

**Mr. Daniher:** I am not positive, but I believe their overtime is at least double time on Sunday and I believe it's also double time on Saturday, but I wouldn't want to be quoted saying that until I saw the collective agreement.

**Mr. Fretz:** Okay.

**Mr. Daniher:** But really the whole question of competitiveness is, what about the tonnes per man-hour? How many people do we have in a car-shed compared to how many people they have in a car-shed?

We went on a tour recently with the senior grain transportation committee and brought them down to Thunder Bay. The farmer representatives especially were just amazed. They thought this Thunder Bay was some kind of an archaic large terminal with a lot of people.

They came in there and said, "Hey, you have a control room. This is even newer than what they have on the west coast. You have an indexer operation at Pool 7. You have all this new technology."

We have all the same technology, if not more, at the port of Thunder Bay as they have at the port of Vancouver. We can compete head to head with them very easily and I believe we do. The only thing that keeps our productivity below Vancouver's is they will not give us the grain to handle. If they did, we would probably have a higher productivity, I would suggest, than even Vancouver. We have had to gain the efficiencies. As times get leaner, we've had to look at building flexibility into the system in order to remain competitive.

[Traduction]

**M. Fretz:** Quel est le tarif payé, quelle que soit l'heure à laquelle arrive le navire?

**M. Daniher:** En semaine, 24 heures par jour, c'est le taux simple.

**M. Fretz:** Le taux simple.

**M. Daniher:** On ne paie des heures supplémentaires que le samedi et le dimanche.

**M. Fretz:** On paie le double le samedi, comme pour le dimanche?

**M. Daniher:** Non, le samedi c'est une fois et demie, sauf si cela se poursuit après le souper, ce qui signifie que vous travaillez pendant les huit heures. Le dimanche, c'est double tarif.

**M. Fretz:** Ces éléments sont-ils les mêmes que dans le port de Vancouver? Est-ce que ce sont les mêmes syndicats qui sont représentés dans le port de Vancouver? Êtes-vous compétitifs par rapport à Vancouver sur le plan de l'échelle des salaires? Vous nous avez dit que vous gagnez 3\$ de l'heure de moins.

À Vancouver, par exemple, est-ce qu'on paie une fois et demie le tarif le samedi? Est-ce qu'on paie le double le dimanche, comme chez vous?

**M. Daniher:** Je n'en suis pas sûr, mais il me semble qu'ils sont payés en heures supplémentaires, au moins à double tarif le dimanche, et je crois que c'est aussi double tarif le samedi, mais je ne pourrais pas l'affirmer avant d'avoir vu la convention collective.

**M. Fretz:** Je comprends.

**M. Daniher:** En réalité, toute cette question de compétitivité revient à se demander combien de tonnes sont manutentionnées par heure et par personne. Combien de gens avons-nous dans chaque hangar à wagons par rapport à ce qu'ils ont?

Nous avons accueilli récemment les responsables du comité du transport des céréales et nous leur avons fait visiter nos installations de Thunder Bay. Les représentants des agriculteurs, en particulier, étaient stupéfaits. Ils pensaient qu'à Thunder Bay, il n'y avait qu'un vieux terminal employant beaucoup de main-d'oeuvre.

En arrivant, ils se sont exclamés: «Mais vous avez une salle de commande. Elle est encore plus moderne que celle que nous avons sur la côte ouest. Vous avez une opération d'indexage au pool 7. Vous disposez de l'équipement le plus récent.»

Nous avons les mêmes équipements, et même mieux, au port de Thunder Bay qu'au port de Vancouver. Nous pouvons les concurrencer sans problème à armes égales et je crois que c'est ce que nous faisons. La seule chose qui fait descendre notre productivité en bas de celle de Vancouver, c'est qu'on ne laisse pas venir les céréales jusqu'à nous. Si on le faisait, il est probable à mon avis que nous aurions même une meilleure productivité que Vancouver. Il nous a fallu être efficaces. Lorsque les temps sont devenus difficiles, il nous a fallu faire preuve de souplesse à l'intérieur du système pour rester compétitifs.

[Text]

A good example of that is what they call this bulk handling facility, which was looking to gain about 15% of the grain market in Thunder Bay. The companies with an initiative with the union looked at the problem and worked with the Wheat Board. Now we have gained back that grain. It's now being handled through the terminals again.

There are ways and means of doing it. When you want to be competitive you can work together. There are means to the end, so to speak.

**Mr. Fretz:** I just want to conclude by saying I appreciate your testimony. I saw a 730-foot ship loaded in Thunder Bay this summer. She arrived at 7 a.m. and at 8 p.m. she was loaded and pulled out.

**Mr. Daniher:** There must have been a breakdown, then.

Some hon. members: Oh, oh.

**Mr. Daniher:** I'm serious. They can load a full boat—

**Mr. Fretz:** That could be. I wasn't there during the whole course of the day, but I know they started to load her at 7 a.m. and at 8 p.m. she pulled out.

**Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** I am sorry I was late, but I've read a good part of your submission.

You talk about the subsidies to farmers in your submission. I just want to point out as a farmer from the prairies the importance of the GATT to the future of our transportation system, our farms, and the whole situation. The international subsidies are really the problem we face. A country like France, which used to buy a good portion of grain from Canada, is now putting as much grain into the marketplace as we Canadians.

Our international markets, basically because of international subsidy wars, are the problem we are facing.

I said earlier in a committee this morning I've always been amazed at the ability of Thunder Bay to move grain fast when you had to, with one exception, and that was a fear of a strike. We'd just sit out there and shake, you see, at the end of July, afraid you might go on strike just when this grain has to move. I understand the whole concept of collective bargaining and that area.

• 1645

It is important that farmers, grain handlers and companies and everybody work together in the best interests of keeping the things rolling, especially when times are tough.

On the subsidy end of it, if we don't come to grips with this we're going to have bigger problems down the road as far as the international market. You mentioned western Canada versus eastern Canada. The marketing board concepts in eastern Canada, Ontario, are directed more to the local market of Canada and it's their own controls.

[Translation]

Nous en avons un excellent exemple avec ce que nous appelons l'installation de chargement en vrac, qui visait à regagner environ 15 p. 100 du marché des céréales à Thunder Bay. Les compagnies, de concert avec le syndicat, se sont penchées sur le problème et ont oeuvré avec la Commission canadienne du blé. Nous avons maintenant récupéré ces céréales. Elles sont à nouveau acheminées par l'intermédiaire de nos terminaux.

Il y a toujours moyen de faire des choses. Pour être compétitif, il faut s'unir. Je dirais qu'il faut se donner les moyens de ses ambitions.

**M. Fretz:** Pour conclure, je tiens à vous dire que j'ai bien apprécié votre témoignage. J'ai vu cet été un navire de 730 pieds être chargé à Thunder Bay. Il est arrivé à 7 heures et à 20 heures il était chargé et a appareillé.

**M. Daniher:** Il y a donc certainement eu une panne.

Des voix: Oh! oh!

**M. Daniher:** C'est vrai. On peut charger un navire à pleine cale. . .

**M. Fretz:** C'est bien possible. Je ne suis pas resté à regarder toute la journée, mais je sais que le navire a commencé à charger à 7 heures et qu'à 20 heures il appareillait.

**M. Gustafson (Souris—Moose Mountain):** Excusez-moi d'être en retard, mais j'ai lu en bonne partie votre mémoire.

Vous parlez dans ce mémoire des subventions versées aux agriculteurs. Je tiens simplement à souligner en tant qu'agriculteur des Prairies l'importance que va avoir le GATT pour l'avenir de notre réseau de transport, de nos fermes et de toute notre agriculture. Les subventions internationales sont en fait notre grand problème. Un pays tel que la France, qui achetait naguère une quantité non négligeable de céréales au Canada, met aujourd'hui sur le marché autant de céréales que le Canada.

Nos marchés internationaux, surtout en raison de la guerre des subventions qui se mène à l'échelle internationale, sont la source de nos difficultés.

Je disais tout à l'heure en comité que j'ai toujours été émerveillé par la rapidité avec laquelle Thunder Bay pouvait acheminer les céréales, à une seule exception près, quand il y a menace de grève. À la fin juillet, nous nous mettions à trembler, de peur que vous vous mettiez en grève juste au moment où il était indispensable que ces céréales passent. Je comprends toute la notion de négociation collective et tout ce domaine.

Il est important que les agriculteurs, les manutentionnaires de céréales, les compagnies et tout le monde collaborent pour faire en sorte que les choses continuent à tourner rondement, surtout dans une conjoncture difficile.

Du côté des subventions, si nous ne réglons pas cette question, nous allons avoir des problèmes encore plus importants sur les marchés internationaux. Vous avez opposé l'Ouest et l'Est du Canada. Les offices de commercialisation de l'Est du Canada, de l'Ontario, sont plus axés sur le marché local du Canada, et ils ont leurs propres contrôles.

[Texte]

We are dependent entirely on the international market and the transportation system. I could break this subsidy down, and concerning that billion dollars we farmers got out there once, we'll never get over that. When you're looking at \$2 wheat and you're looking at what we're facing in agriculture, I'll bet you that our income as farmers is half today of what you're getting in your industry. I'm not saying you are getting too much at all. I'm just putting it on the record that it's important to realize that our wheat-producing people and grain-producing and oilseed-producing people have been through very difficult times and are in difficult times now, probably as severe as we have ever seen, especially with the frosted grain.

Have you seen evidence of this frosted grain problem?

**Mr. Daniher:** Yes, it's starting to come into the port already and they're having to do special segregations at various qualities, if we're going to be very customer driven to deal with this challenge of the various grades of what might be the lower quality grain. We're seeing some of it already and there's been special segregation at the terminal. It's another challenge, it takes up a little more space, but there's no problem handling whatever comes off.

**Mr. Gustafson:** The problems will be markets.

**Mr. Daniher:** Yes. At a senior grain transportation committee, one of the senior commissioners from Agriculture Canada was really very assured that they'd be able to find markets for this. We do have a very good system that's always produced a quality product, and they felt the product of the grain was still millable, that it hadn't been damaged to the extent that it would all just be feed. They would have a challenge finding the markets and they'd be a little bit delayed trying to find out what quality and quantity they had, but he was very confident that they could sell all he had.

Canada has a good record of that. Over the last few years we've been very used to handling a lot of good, high quality protein wheat. We've been fortunate to that extent.

**Mr. Gustafson:** The problems we face as farmers is that we get paid for feed, even if it's weighing 62 pounds. Another farmer, where it's frozen down to where it may weigh 45 pounds, is getting paid for feed as well, so somebody's going to make some money there.

It's bought for frozen grain and sold for milling quality. I think you will probably be hearing more about that in the future, because I can tell you my farmers are very concerned about that. You probably know more about that than we do by the way you're binning it out there and where it's being binned.

Concerning the No. 2 wheat that you're getting from the south that has been frozen and simply has a couple of little wrinkles in it, unless you were a professional you wouldn't even know that it's frosted and being mixed with wheat that weighs 52 pounds per bushel.

**Mr. Daniher:** In the feed capacity I know there's somebody who sits on the senior grain transportation from the feed industry in eastern Ontario. They were very concerned about the product and their livestock, that they

[Traduction]

Nous dépendons entièrement du marché international et du réseau de transport. Je pourrais couper cette subvention et dire, pour ce qui est de ce milliard de dollars que nous autres agriculteurs nous avons reçu là-bas une fois, que nous ne nous en remettons jamais. Avec un blé à 2\$ et la situation que nous avons dans l'agriculture, je vous parie que nous, les agriculteurs, nous touchons la moitié de ce que vous gagnez dans votre industrie. Je ne veux pas dire que vous gagnez trop d'argent. Je veux simplement souligner qu'il est important de se rendre compte que nos producteurs de blé, de céréales et d'oléagineux ont traversé des périodes très difficiles et traversent une passe difficile actuellement, probablement la plus difficile que nous ayons connue, surtout avec ce grain gelé.

Avez-vous constaté ce problème du grain gelé?

**M. Daniher:** Oui, il commence déjà à arriver au port et il faut séparer les diverses qualités et faire très attention aux besoins de la clientèle si nous voulons régler ce problème des diverses catégories de grain de qualité inférieure. On en voit déjà arriver, et on fait un tri spécial au terminal. C'est un défi supplémentaire, cela prend un peu plus de place, mais il n'y a aucun problème de manutention.

**M. Gustafson:** Le problème, ce sont les marchés.

**M. Daniher:** Oui. Un comité de haut niveau sur le transport des céréales, l'un des commissaires principaux d'Agriculture Canada s'est déclaré absolument convaincu qu'on pourrait trouver des marchés. Nous avons un excellent système qui nous a toujours permis de fournir un produit de qualité, et l'on estime que ce grain est toujours bon pour la meunerie, qu'il n'a pas été endommagé au point de ne plus être bon que pour servir de fourrage. Il ne sera pas facile de trouver des marchés et on perdra sans doute un peu de temps à déterminer les qualités et les quantités, mais ce commissaire était convaincu qu'on pourrait tout vendre.

Le Canada a d'excellents antécédents à cet égard. Au cours des dernières années, nous avons eu l'habitude d'avoir du bon blé à forte teneur protéinique. Nous avons eu de la chance.

**M. Gustafson:** Notre problème, à nous autres agriculteurs, c'est qu'on nous le paye au prix du fourrage, même si on en a 62 livres au boisseau. Un autre agriculteur dont le blé a gelé et ne pèse que 45 livres au boisseau par exemple va être payé au même tarif, donc quelqu'un doit bien se mettre de l'argent dans les poches.

On achète le blé comme étant du blé gelé et on le vend comme blé de meunerie. Je pense que vous entendrez reparler de ce problème à l'avenir, car je vous garantis que c'est quelque chose qui préoccupe les agriculteurs de chez nous. Vous en savez certainement plus sur la question que nous, étant donné la façon dont vous répartissez les stocks.

En ce qui concerne le blé numéro 2 que vous recevez du Sud, du blé qui a gelé mais qui n'a qu'une ou deux petites flétrissures, à moins d'être un professionnel, vous ne vous rendez même pas compte que c'est du blé gelé qu'on a mélangé avec du blé pesant 52 livres le boisseau.

**M. Daniher:** En ce qui concerne le fourrage, je sais qu'il y a un représentant de l'industrie des aliments du bétail de l'Est de l'Ontario au comité principal du transport du grain. Ces gens-là sont très préoccupés par le produit et par leur

[Text]

were required to produce a good product, 62 pounds. They wanted the heavier pound feed, and the lighter pound feed would have to be blended in because it really affects how their livestock matures. It's interesting; there's a really broad scope.

• 1650

I think a lot of the grain has been segregated, but in all honesty we haven't seen orders come in for 62-pound feed or 42-pound feed. Maybe there's a better opportunity to blend that, so that's how they're going to sell. We haven't had a lot of those sales yet, so I haven't heard what the verdict is on that.

**Mr. Gustafson:** Do you grain handlers do the blending?

**Mr. Daniher:** We have the inspectors, yes. They would have an order, then they would sell the grain with all the tolerances and whatnot, and they would blend the grain to the customer's specifications.

**Mr. Gustafson:** Is that specification, to your knowledge, mostly for milling quality?

**Mr. Daniher:** Various orders come in. I would suggest there is still some right at the port. Most of the customers are using it for milling quality. This new batch off the prairies, we've been told, is still millable. I don't really know what customers are taking or what the end use of the products is going to be. Come next spring I'll be in a much better position to comment, because we'll have had some experience with it.

**Mr. Gustafson:** So very little wheat used for feed goes down the seaway?

**Mr. Daniher:** Quite a bit is used. Domestic wheat is handled through the port actually. It's used for milling, and feed wheat gets handled through the port as well. In a normal year there would be quite a bit of that type of grain handled.

This year, because there was a shortage of Wheat Board orders through the port, there's been a high movement of what they call non-board orders through Thunder Bay. If we were getting 3,000 cars a week, I would suggest that 75% of them over the first. . . Well, during September no board grain came down to Thunder Bay after the first week. So anything that continued to come down was what they call. . . non-board grain companies were specifically buying and either storing in the terminals for the winter period or moving further down the seaway or loading by cars, selling to markets in the States. That's been a big portion of the business.

We've just started to see Wheat Board grain come back into Thunder Bay. We don't have a lot of it, so I don't really know what's happening out there, as they start segregating it.

[Translation]

bétail, et on leur demande de donner un bon produit à 62 livres. Ils veulent le fourrage lourd, et on y intègre le fourrage plus léger car cela a une influence sur la maturation du bétail. C'est intéressant; cela ouvre des horizons considérables.

Je pense qu'on a séparé une grande partie du grain, mais franchement je n'ai pas vu de commande de fourrage à 62 livres ou à 42 livres. Il y a peut-être une meilleure possibilité de mélange pour réussir à vendre le produit. Nous n'avons pas encore eu beaucoup de ventes pour l'instant, donc j'ignore quel sera le verdict à cet égard.

**M. Gustafson:** Est-ce vous qui faites le mélange, les manutentionnaires de céréales?

**M. Daniher:** Nous avons les inspecteurs, oui. On reçoit une commande et on vend le grain compte tenu de toutes les tolérances et de tout le bataclan, et on mélange le grain conformément aux exigences du client.

**M. Gustafson:** À votre connaissance, c'est principalement du grain destiné à la meunerie?

**M. Daniher:** Les commandes sont variées. Je pense qu'il y en a encore au port actuellement. La plupart des clients utilisent ce blé comme blé de meunerie. D'après ce qu'on nous dit, tout ce nouveau stock qui vient d'arriver des Prairies est toujours bon pour la meunerie. Je ne sais pas vraiment ce que prennent les clients et à quoi ils destinent leurs produits. Je serai beaucoup plus à même d'en parler au printemps prochain car j'aurai acquis une certaine expérience à ce moment-là.

**M. Gustafson:** Donc, la quantité de blé destiné à servir de fourrage qui passe par la voie maritime est très faible?

**M. Daniher:** On en utilise pas mal. Le blé du marché intérieur passe en fait par le port. Il est destiné à la minoterie, et le blé servant de fourrage passe aussi par le port. Dans une année normale, il en passe des quantités assez importantes.

Cette année, comme il y a eu pénurie de commandes de la Commission du blé passant par le port, on a assisté à des mouvements importants de ce qu'on appelle des commandes hors commission par Thunder Bay. Si nous avons eu 3 000 wagons par semaine, je dirais que 75 p. 100 d'entre eux au cours du premier. . . Enfin, en septembre, nous n'avons plus eu du tout de grains de la commission à Thunder Bay après la première semaine. Donc, tout ce qui a continué à arriver, c'était ce qu'on appelle. . . Les compagnies céréalères hors commission qui achetaient soit entreposaient dans leurs terminaux pour l'hiver, soit descendaient plus bas le long de la voie maritime ou chargeaient leur blé dans des wagons pour le vendre sur les marchés des États-Unis. Cela représente une partie importante de ce commerce.

Nous venons seulement de voir réapparaître du grain de la Commission du blé à Thunder Bay. Il n'y en a pas beaucoup, donc je ne sais pas exactement ce qui se passe là-bas, où on commence à le séparer.

[Texte]

**Mr. Gustafson:** I can tell you what's happened out there. The companies start buying the grain. They tell us farmers they were taking an awful licking on it, and we farmers think we're taking an awful licking in terms of the grades. In fact many of the farmers are saying, we're going to wait till spring, or we're going to see this grading system straighten itself out.

**Mr. Daniher:** At this stage of the game, there has to be a real communication process. I know the inspection department was talking about a 1-800 number—I think they have it in place now—and they really want to work closely with the grain coming into the country elevators. You're right. There's got to be a lot of communication to make sure that type of thing isn't happening and is not perceived to be happening.

We've always maintained that to maintain a strong agriculture economy faced with the American and European trade war on agriculture, we support those subsidies. The reason I brought them up in the report—I'm not sure if you were here when I read that portion of it—was to illustrate that it's just not a free market. There are certain situations that happen, and to maintain our agriculture system everything has to be considered. It was an illustration, not a criticism.

As for the GATT issue you brought up, the General Agreement on Trades and Tariff, you're right, there is probably going to be a change. If there isn't there will be negative consequences for the entire world, I guess. If there is a change, part of the process the way I understood it—and I had a government official come to one of these senior grain transportation committee meetings and explain the process to us in GATT—is it appears they would have to open up part of their home market to imports. It would be 3%, and I think over the course to 1999 it would expand to 5%. The way it was told to us it would amount to about a two million tonne market.

So if the GATT agreement does come to pass, you're right, there are going to be challenges for the transportation aspect of it, but there's also going to be opening up of the markets of the east that have been closed. Even if there's an overflow of their product, they still supposedly—the way it was explained to us—open up that market to imports, and maybe Canada is viewed much differently in the world than is the United States. Maybe there's an opportunity for us to make some inroads back into that market.

• 1655

**The Chairman:** Mr. Daniher, I'm going to have to stop you there. There is a vote at 5 p.m. We certainly appreciate your coming and giving your evidence today. Mr. Daniher and Mr. Poleck, thank you very much.

For the members of the committee, we're planning on getting together on Thursday morning. We'll have a draft copy of the report, which we'd like to consider at that time.

**Mr. Angus:** Is there any chance we could get it the night before so we could read it?

[Traduction]

**M. Gustafson:** Je peux vous dire ce qui s'est passé là-bas. Les compagnies commencent à acheter le grain. Ces gens-là nous disent à nous, les agriculteurs, qu'ils ont eu des pertes terribles, et nous autres, nous nous disons que nous nous faisons avoir sur les catégories. En fait, beaucoup d'agriculteurs sont en train de dire qu'ils vont attendre le printemps prochain ou attendre de voir comment va évoluer ce système d'établissement des catégories.

**M. Daniher:** À ce stade des choses, il faut vraiment établir une communication. Je sais que le service d'inspection parlait d'un numéro 1-800—je crois qu'il est en service maintenant—et qu'il souhaitait une collaboration étroite sur le grain qui arrive aux éleveurs de campagne. Vous avez raison. Il faut développer la communication pour éviter ce genre de choses et ce genre d'impressions.

Nous avons toujours affirmé que nous étions favorables à ces subventions pour préserver une économie agricole solide dans le contexte de la guerre commerciale que se livrent les Américains et les Européens dans le domaine agricole. Si j'en parle dans le rapport—je ne sais pas si vous étiez là quand j'ai lu ce passage—c'est pour montrer que ce n'est pas simplement un marché libre. Il se passe certaines choses, et il faut tenir compte de tout pour préserver notre système agricole. C'était une illustration, pas une critique.

En ce qui concerne la question que vous avez soulevée à propos du GATT, l'accord général sur les tarifs douaniers, vous avez raison de dire que les choses vont probablement changer. Sinon, je pense que c'est le monde entier qui en pâtira. S'il y a un changement, d'après ce que nous a dit un haut fonctionnaire du gouvernement que j'avais fait venir à l'une de ces réunions du Comité principal sur le transport du grain pour nous expliquer ce qui se passait au GATT, je crois comprendre que ces pays devront ouvrir une partie de leur marché intérieur aux importations. Il s'agirait de 3 p. 100, et ce pourcentage passerait à 5 d'ici 1999, je crois. D'après ce qu'on nous a dit, cela représenterait un marché d'environ 2 millions de tonnes.

Donc, si l'accord du GATT est conclu, vous avez raison, il va y avoir des défis à relever sur le plan des transports, mais il va aussi y avoir une ouverture des marchés de l'Est qui étaient fermés jusque là. Même si leurs produits débordent, ils sont quand même censés, d'après ce qu'on nous a expliqué, ouvrir leurs marchés aux importations, et le Canada n'est peut-être pas du tout perçu de la même façon que les États-Unis dans le reste du monde. Nous allons donc peut-être avoir la possibilité de refaire des percées sur ce marché.

**Le président:** Monsieur Daniher, je vais devoir vous interrompre. Nous avons un vote à 17 heures. Nous vous sommes très reconnaissants d'être venus témoigner ici aujourd'hui. Monsieur Daniher et monsieur Poleck, merci beaucoup.

Je signale aux membres du comité que nous prévoyons une réunion jeudi matin. Nous aurons l'ébauche du rapport que je souhaiterais examiner à ce moment-là.

**M. Angus:** Pourrions-nous l'avoir la veille pour pouvoir le lire?



MAIL BOX

Post-Box  
KIA 001  
01000

Post-Box  
KIA 001  
01000

TESTING

WITNESS

Michael J. ...  
Harriet J. ...  
Kathleen J. ...

Michael J. ...  
Harriet J. ...  
Kathleen J. ...

Michael J. ...  
Harriet J. ...  
Kathleen J. ...

Michael J. ...  
Harriet J. ...  
Kathleen J. ...

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

K1A 0S9  
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canada Communication Group — Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Groupe Communication Canada — Édition  
45 boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

*From the Transportation and Communications Union:*

Herbert T. Daniher, Executive Vice-President, Grain Division;

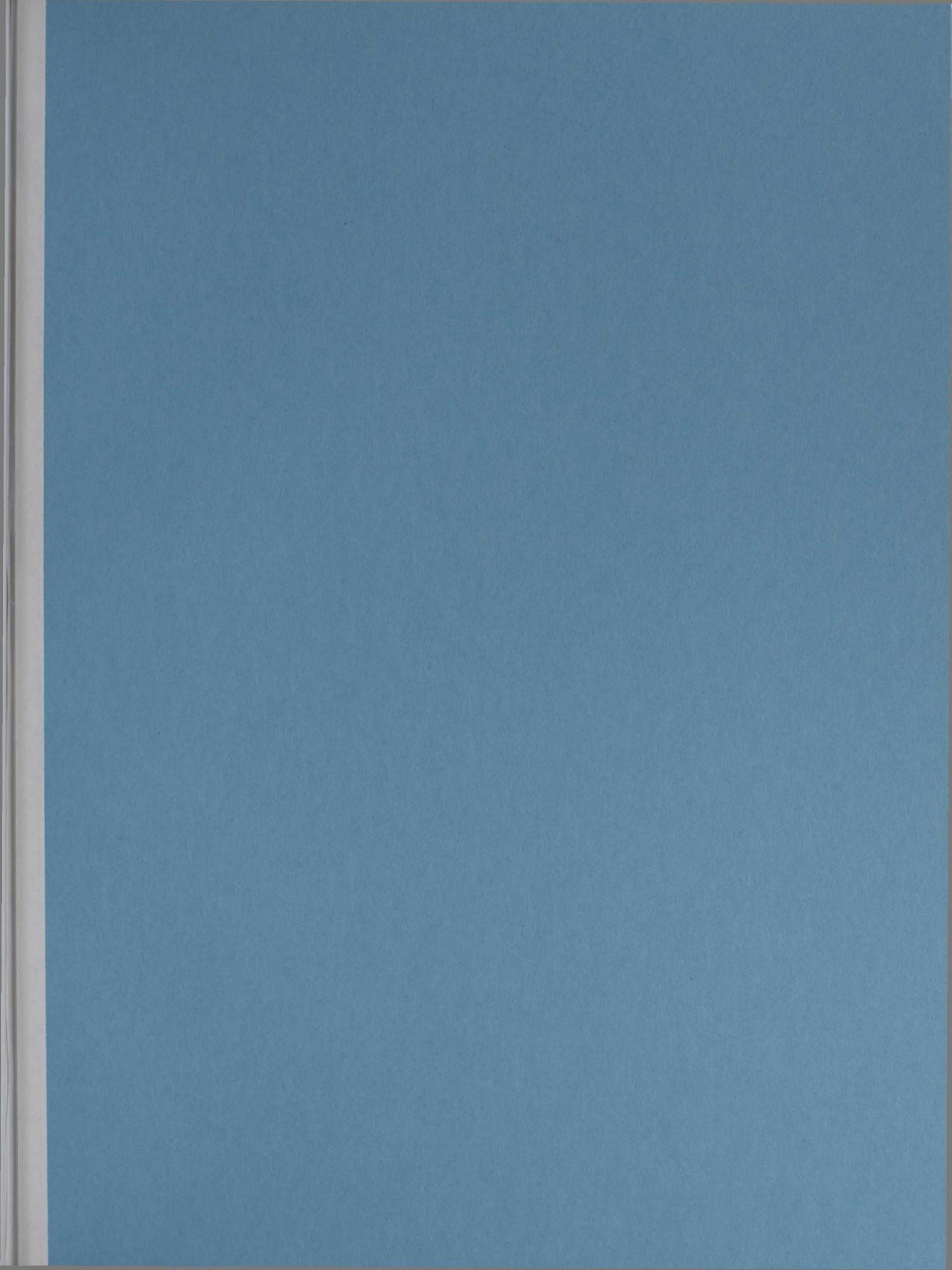
Michael Poleck, Financial Secretary Treasurer.

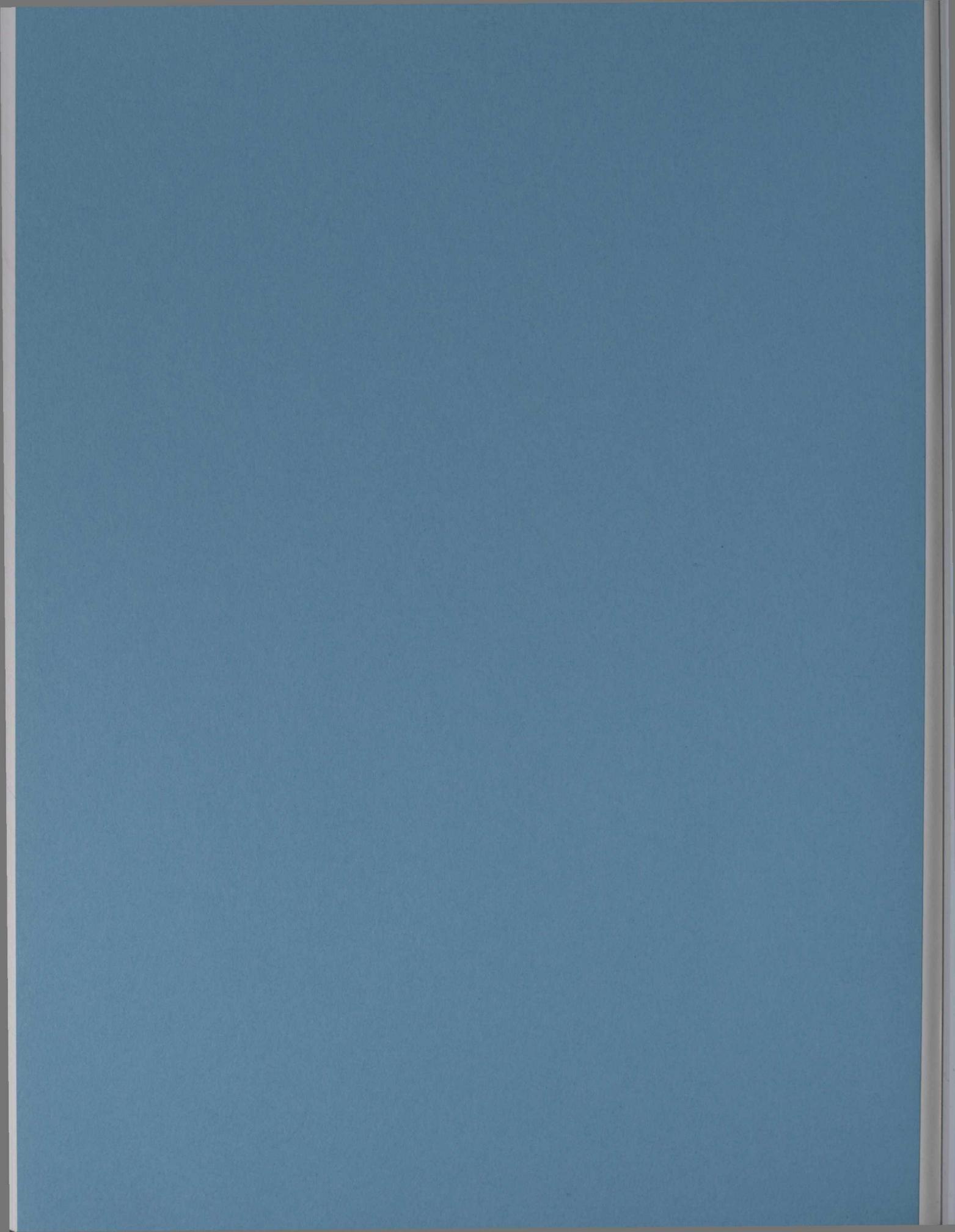
TÉMOINS

*Du Syndicat des transports-communication:*

Herbert T. Daniher, vice-président exécutif, Division des manuteneurs de grains;

Michael Poleck, secrétaire-trésorier.





## GUIDE TO THE USER



CANADA

## INDEX

### SUBCOMMITTEE ON THE

# St. Lawrence Seaway

## OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

## HOUSE OF COMMONS

Issues 1-9 • 1991-1993 • 3rd Session • 34th Parliament

For further information contact the

Index and Reference Service — (613) 992-8976

1442-296 (613) 9417

Published under authority of the Speaker of the House of Commons  
Publié en vertu de l'autorité de la Présidente du Sénat du Canada  
En vente: Groupe Communication Canada — Éditions  
Available from: Canadian Communication Group — Publishing  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S2



INDEX

HOUSE OF COMMONS

32nd Session

OF THE PARLIAMENT OF CANADA

HOUSE OF COMMONS

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

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

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

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

## GUIDE TO THE USER

---

---

This index is subject-based and extensively cross-referenced. Each issue is recorded by date; a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject analysis as well as subject breakdown under the names of Members of Parliament indicating those matters discussed by them. The numbers immediately following the entries refer to the appropriate pages indexed. The index also provides lists.

All subject entries in the index are arranged alphabetically, matters pertaining to legislation are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading followed by one or more sub-headings.

### Income tax

Farmers

Capital gains

Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash.

**Capital gains** *see* Income tax—Farmers

The most common abbreviations which could be found in the index are as follows:

1r, 2r, 3r, = first, second, third reading    A = Appendix    amdt. = amendment    Chap = Chapter  
g.r. = government response    M. = Motion    o.q. = oral question    qu. = question on the *Order Paper*  
R.A. = Royal Assent    r.o. = return ordered    S.C. = Statutes of Canada  
S.O. = Standing Order

Political affiliations:

BQ	Bloc Québécois
Ind	Independent
Ind Cons	Independent Conservative
L	Liberal
NDP	New Democratic Party
PC	Progressive Conservative
Ref	Reform Party of Canada

---

For further information contact the  
Index and Reference Service — (613) 992-8976  
FAX (613) 992-9417

---

## GUIDE TO THE USER

This index is subject-based and extensively cross-referenced. Each issue is recorded by date; a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject analysis as well as subject breakdown under the names of Members of Parliament indicating those matters discussed by them. The numbers immediately following the entries refer to the appropriate pages indexed. The index also provides lists:

All subject entries in the index are arranged alphabetically, matters pertaining to legislation are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading followed by one or more sub-headings:

Income tax  
Farmers  
Capital gains

Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash.

Capital gains and income tax—Farmers

The most common abbreviations which could be found in the index are as follows:

1, 2, 3c = first, second, third reading A = Appendix and = amendment Chap = Chapter  
g.r. = government response M = Motion o.p. = oral question pu = question on the Order  
Paper R.A. = Royal Assent r.o. = return ordered S.C. = Statutes of Canada  
S.O. = Standing Order

Political Abbreviations:

Bloc Québécois	BQ
Independent	Ind
Independent Conservative	Ind Cons
Liberal	L
New Democratic Party	NDP
Progressive Conservative	PC
Reform Party of Canada	Ref

For further information contact the  
Index and Reference Service — (613) 992-8976  
FAX (613) 992-9417

This document is available in French and English. Please contact the Index and Reference Service if you require a copy in French or English.



# INDEX

## HOUSE OF COMMONS SUBCOMMITTEE

THIRD SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

### DATES AND ISSUES

—1992—

1991

March

April 11, 1991

April

April 23, 1991

May

April 23, 1991

June

April 23, 1991

November

- Agri-food policy review** *see* Grain transportation and handling—Agriculture ministers
- Agriculture ministers** *see* Grain transportation and handling
- Alaska** *see* Shipping accidents
- Alberta Heritage Trust Fund** *see* Grain transportation and handling—Rail cars
- Algoma Steel** *see* Steel industry
- Allard, Henri** (F.A.C.T.S. Coalition)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 5:15, 20
- Angus, Iain** (NDP—Thunder Bay—Atikokan)  
Automobiles, 6:48  
Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, 6:28-9  
Container ships, 6:19  
Employment, 9:20  
Grain, 5:11  
Grain exports, 6:12; 7:17-8  
Grain transportation and handling, 4:26-7; 5:33-4; 6:11; 7:10-1, 17, 29-30; 8:28  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 2:9-12; 4:10-3, 24-8; 5:11-2, 22-4, 29, 32-5, 37-8; 6:9-12, 18-9, 28-30, 35, 37, 48-52, 61-4, 67-9, 81-4; 7:10-2, 17-8, 25-6, 29-30, 36-8; 8:28, 32, 34-5; 9:18-21, 29  
International Association of Great Lakes Ports, 6:52  
Iron ore, 7:36-8  
Lakeview Cemetery expropriation, 6:62-4, 67-8  
Laurentian Pilotage Authority, 2:9-12  
Pilotage, 2:9, 11-2; 4:24-6  
Pilots, 4:10-3  
Port authorities, 8:35  
Prince Rupert Port, 7:25  
Procedure and Committee business  
  Documents, M., 7:22  
  Meals, M., 6:20  
  Meetings, 5:38  
  Research report, 5:37  
Rail transportation system, 6:50-1  
References, *in camera* meetings, 1:4; 6:3  
Shipping accidents, 6:37  
Shipping Federation of Canada, 5:11  
Steel industry, 7:36  
Thunder Bay Port, 5:22; 6:10-2; 7:11-2, 25-6; 9:18-20  
Unemployment insurance, 9:21  
United States, 6:51, 82-3  
Vancouver Port, 3:12-3; 5:22; 7:25  
Western Grain Transportation Act subsidies, 5:12, 23-4; 6:12, 18, 29-30, 51-2
- Armstrong, R.G.** (Great Lakes Pilotage Authority)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 2:19-29
- Asia** *see* Grain transportation and handling—Great Lakes
- Atikokan mines** *see* Steel industry
- Atkinson, Ken** (PC—St. Catharines) (Chairman)  
Canadian Wheat Board, 7:19  
Churchill Port, 7:20
- Atkinson, Ken—Cont.**  
Grain, 7:20  
Grain transportation and handling, 1:17-8; 8:28  
Great Lakes Pilotage Authority, 2:25-8  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 1:17-20, 24-28; 2:16-8, 25-8; 5:14, 29, 37; 6:61, 67-9; 7:19-22, 38; 8:10-2, 23-9  
Lakeview Cemetery expropriation, 6:67-9  
Laurentian Pilotage Authority, 2:16-8  
Mississippi River and Gulf, 1:26  
Museums, 8:23  
Procedure and Committee business  
  Meals, M. (Angus), 6:20  
  Meetings, scheduling, 5:38  
  Minutes and evidence, blues, 1:11  
  Questioning of witnesses  
    Time limit, 5:10  
    Written questions and replies, 5:10, 14  
  Research report, Committee researcher preparing, 5:37-8  
  Witnesses, inviting, 1:11, 28  
References  
  Election as Chairman, 1:4  
  *In camera* meetings, 1:4; 6:3  
Sault St. Marie lock, 1:26; 8:10-1  
Shipping accidents, 6:27  
Shipping season, 1:24  
St. Clair-Detroit Rivers, 2:27  
St. Lawrence Seaway Authority, 1:18, 20, 27-8; 6:69; 8:23-4, 27  
United States, 8:11  
Valleyfield lock, 1:19-20; 8:25  
Welland Canal, 2:27; 8:26-7  
Welland Canal locks, 7:22; 8:25
- Attewell, Bill** (PC—Markham—Whitchurch—Stouffville);  
Parliamentary Secretary to Prime Minister from September 1, 1993 to August 31, 1994)  
References, *in camera* meeting, 6:3
- Automobiles**  
Exports, transit to tidewater ports, rail rates, competitiveness, 6:44-8, 52-3
- Barges** *see* Mississippi River and Gulf
- Booth, Gil** (Canadian Wheat Board)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 7:11-2, 14-5, 17-9, 21
- Boucher, Pierre** (Canadian Merchant Service Guild)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 4:8, 10-2, 19
- Boxcars** *see* Churchill Port
- Branch line rehabilitation** *see* Canadian National Railways
- Bridges** *see* Valleyfield lock
- Brockville Narrows** *see* St. Lawrence River
- Burlington Northern Railway** *see* Canadian National Railways—United States
- Butland, Steve** (NDP—Sault Ste. Marie) (Individual presentation)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 8:4, 7, 12-3

- Butland, Steve—Cont.**  
Sault Ste. Marie lock, 8:4, 7, 12
- Cabotage laws**  
Waiver provisions, 6:50  
*See also* Grain transportation and handling
- Canada-United States memorandum** *see* Great Lakes Pilotage Authority
- Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers**  
Membership, 6:20-1, 28-9  
*See also* Organizations appearing; Transportation systems
- Canadian Merchant Service Guild**  
Pilots, exams, 4:6, 17-8  
*See also* Gauthier report; Grain transportation and handling; Organizations appearing
- Canadian National Railways**  
Branch line rehabilitation program, 3:17-8  
Canadian Pacific Railways, competition, 3:11  
Grain-dependent branch lines, prohibition orders, 3:6, 17-9  
Short lines, 3:15-6  
Sydney-Truro line, future, 3:4-5  
United States, competition, Burlington Northern Railway, 3:10-1  
*See also* Coal—Transportation; Grain transportation and handling; Organizations appearing; Trucking industry—Competition
- Canadian Pacific Railways**  
Soo Line Railway, United States, 3:15; 4:37  
*See also* Canadian National Railways
- Canadian Pilotage Act** *see* Pilots
- Canadian Shipowners Association**  
Pilots, exams, 4:23-4, 28-9  
Ships, volumes, statistics, 4:20, 29-30, 32  
*See also* Grain transportation and handling; Organizations appearing
- Canadian Wheat Board**  
Mandate, 7:5, 19  
*See also* Grain—Sales; Grain exports—Marketing; Grain transportation and handling—Rail cars—Rail movements; Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Competitiveness; Organizations appearing; Thunder Bay Port—Usage
- CAP** *see* Common agricultural policy (European Economic Community)
- CBRTGW** *see* Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers
- Cemeteries Act** *see* Lakeview Cemetery expropriation—Disinterment—Maintenance
- Chamber of Maritime Commerce** *see* International Association of Great Lakes Ports; Organizations appearing
- China** *see* Grain exports
- Churchill Port**  
Boxcar fleet, 3:24-5, 29; 5:29  
Throughput, tonnage, 5:7-8; 7:18, 20-1  
Turnaround time, 3:12-3
- Churchill Port—Cont.**  
Viability, 6:13; 7:27; 9:22-3
- Cleveland, OH** *see* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Review
- Clinton, President William** *see* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Issues
- CNR** *see* Canadian National Railways
- Coal**  
Pipeline shipments, 3:28  
Transportation, Canadian National Railways, future, 3:19-20, 27-8; 4:37
- Collins, Kevin** (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 6:29-36
- Committee** *see* Lakeview Cemetery expropriation—Reversion
- Common agricultural policy** (European Economic Community) *see* Grain transportation and handling—Great Lakes
- Competitiveness** *see* Automobiles; Grain transportation and handling; Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems
- Comuzzi, Joe** (L—Thunder Bay—Nipigon)  
Employment, 9:16-7  
Grain, 5:29-30  
Grain transportation and handling, 5:21, 31; 9:17  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 4:39-41; 5:19-22, 29-32, 38; 9:13-7  
Mississippi River and Gulf, 4:40  
References, *in camera* meeting, 6:3  
Unemployment insurance, 9:13-6  
Western Grain Transportation Act subsidies, 5:21
- Container ships**  
Inland ports, viability  
Capacity, limitations, 6:43-4, 77-8  
Costs, fixed, impact, 1:15; 6:19-20, 40
- CPR** *see* Canadian Pacific Railways
- Crow benefit** *see* Western Grain Transportation Act subsidies
- Customs** *see* United States—Sault Ste. Marie
- Cuthbertson, David** (Committee Researcher)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 3:17
- Daniher, Herbert T.** (Transportation and Communications Union)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 9:4-29
- Declaration of Indiana** *see* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Management
- Democratic Party** *see* United States—Jones Act
- Dempsey, Lawrence** (Canadian Merchant Service Guild)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 4:11-4, 17-8
- Detroit River** *see* St. Clair-Detroit Rivers

- Domm, Bill** (PC—Peterborough; Parliamentary Secretary to Minister for Science from May 8, 1991 to May 7, 1993; Parliamentary Secretary to Minister for Science and Minister of State (Small Businesses and Tourism) from May 8, 1993 to September 1, 1993; Parliamentary Secretary to Minister for Science from September 1, 1993 to August 31, 1994)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 2:12-6, 18
- Dredging** *see* Welland Canal
- Eastern provinces** *see* Grain transportation and handling
- Economy**  
Thunder Bay Port activities, impact, 6:5; 9:10-1  
Transportation systems, impact, 6:22  
*See also* United States
- Employment**  
Thunder Bay Port, job losses, 6:9; 9:5, 10, 20-1  
Alternative opportunities, lack, 9:7, 21  
Decline, historical, 9:16-7  
Russian grain orders, delays, impact, 9:6, 14  
*See also* Pilots
- Environment**  
Transportation systems, impact, studies, 6:15-6, 18, 80-1
- European Economic Community** *see* Grain transportation and handling—Great Lakes
- Exports** *see* Automobiles; Grain exports
- Expropriation** *see* Lakeview Cemetery expropriation
- Exxon Valdez** *see* Shipping accidents
- F.A.C.T.S. Coalition**  
Pilots, cost, 5:28-9  
*See also* Grain transportation and handling; Organizations appearing
- Fair Access to Canada's Transportation System** *see* F.A.C.T.S. Coalition
- Freight rates** *see* Grain transportation and handling
- Fretz, Girve** (PC—Erie)  
Automobiles, 6:44, 52-3  
Canadian Shipowners Association, 4:29-30  
Churchill Port, 3:12-3, 24-5, 29; 5:29; 6:13; 7:27; 9:22-3  
Container ships, 6:43, 77-8  
F.A.C.T.S. Coalition, 5:28-9  
Grain transportation and handling, 4:16; 5:26-9; 7:26; 9:23-6  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 3:11-3, 24-6, 29; 4:16-9, 28-31, 42-5; 5:26-9, 36-7; 6:5, 12-6, 31-3, 41-5, 49, 52-4, 66-7, 75-8; 7:18, 20, 26-8; 8:7-8, 11, 13-6; 9:22-6, 30  
Iron ore, 3:26  
Labour force, 6:31-2  
Lakeview Cemetery expropriation, 6:66-7; 8:13  
Modal ships, 6:15  
Pilotage, 6:12-3, 28, 43  
Pilots, 4:16-9  
References, *in camera* meeting, 1:4  
Sault Ste. Marie lock, 8:7-8  
Seattle Port, 7:18
- Fretz, Girve—Cont.**  
Shipping, 6:44  
Shipping season, 6:32, 42, 76; 7:18, 27-8; 8:14  
St. Lawrence Seaway Authority, 5:27-8  
Thunder Bay Port, 3:12-3; 4:43  
Tolls, 6:41, 76  
Tourism industry, 6:44-5; 8:11, 15  
United States, 6:41, 53-4  
Vancouver Port, 4:43; 7:26  
Welland Canal, 4:16-7; 5:36; 6:13-4  
Welland Canal locks, 6:76-7
- Fuel** *see* Grain transportation and handling
- GATT** *see* General Agreement on Tariffs and Trade
- Gauthier report**  
Background, 4:6  
Canadian Merchant Service Guild position, 4:5-7, 9-10, 16  
Great Lakes Pilotage Authority position, 2:24
- General Agreement on Tariffs and Trade** *see* Grain transportation and handling—Eastern system; Western Grain Transportation Act subsidies
- Global positioning system** *see* Pilots—Replacement
- Grain**  
Frozen, markets, 7:28; 9:27-8  
Industry, international, subsidies, 9:8-9, 26-7  
Price, 4:15, 31, 38-9; 5:13-4, 25-6, 29  
Subsidies, 5:17-8, 30-1  
Sales, Canadian Wheat Board role, direct sales, percentage, 7:21-2  
*See also* Montreal Port; Quebec Port; Sept-Îles Port
- Grain elevators**  
Prairie provinces, 3:7, 9-10
- Grain exports**  
China, Japan, 3:14; 4:15, 30, 34; 5:5  
Marketing, Canadian Wheat Board role, aggressiveness, 6:12  
Russia  
Financing, credit, 6:9-10; 7:17-8; 9:12  
Transportation costs, 4:39; 5:6-7, 10-1  
*See also* Employment—Thunder Bay Port  
United States markets, 7:12-4  
Shipments by truck, 7:15
- Grain Transportation Agency**  
Mandate, 7:23  
*See also* Organizations appearing
- Grain transportation and handling**  
Agriculture ministers, agri-food policy review, 5:16  
Research report, Committee researcher preparing, 5:37-8  
Blending, grading system, 9:28-9  
Cabotage laws, 4:31  
Canadian Merchant Service Guild position, 4:14, 16  
Canadian National Railways, 1:20-1; 3:11-2, 14-5, 21; 4:36  
Canadian Shipowners Association position, 4:26-8, 32-4  
Crop switching, diversification, impact, 7:14-5  
Eastern system, decline, 9:6  
General Agreement on Tariffs and Trade, new agreement, impact, 9:29  
Political bias, 9:8, 17-8, 23

- Grain transportation and handling—Cont.**  
 Environmental aspects, 5:26-7  
 F.A.C.T.S. Coalition position, 1:8-10; 4:20, 26-7, 35; 5:16-8, 21-2, 31-4  
 Freight rates, 5:27, 32-3, 35-6  
 Fuel, price, taxes, 5:27-8, 33  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, role, 7:23-4, 26-7  
   Asian markets, expansion, impact, 7:8  
   Competitiveness, Western Grain Transportation Act subsidies, impact, distortions, 8:18, 28-9, 31-2  
   Decline, 7:31  
   European Economic Community, common agricultural policy, impact, 7:8-9  
   Long-term use, projections, 7:28-9  
   Maintaining, long-term contracts, guaranteed tonnage, 7:24-5  
   Pilotage costs, impact, 7:27  
   Russia, markets, uncertainty, superport construction, impact, 7:9, 12  
   Welland Canal, lock expansion, impact, 7:18-9  
 Rail cars  
   Alberta Heritage Trust Fund, Canadian Wheat Board cars, western region use, no charges, 7:29-30  
   Availability, 7:26  
   Producer cars, 3:26-7  
   Unit trains, 3:21-2  
   *See also* Churchill Port—Boxcar fleet  
 Rail movements, shipping patterns  
   Canadian Wheat Board sales, pooling, impact, 7:5  
   Prairie provinces, Western Grain Transportation Act subsidy, impact, Canadian Wheat Board position, 7:5-7, 10-1  
   West coast port capacity, impact, 7:7  
 St. Lawrence Seaway Authority position, 1:17-8  
 United States, routes, attractiveness, 6:11  
 Western ports  
   Shipments, percentage, 7:24  
   *See also* Grain transportation and handling—Rail movements  
 Winter rail program, 7:17  
*See also* Canadian National Railways; Iron ore
- Great Lakes Cargo Marketing Corporation** *see* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Marketing
- Great Lakes Commission**  
 Canadian delegates, status, upgrade, 6:70  
 Role, 6:70-1  
*See also* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Review; Organizations appearing; Shipping season; Tolls; Welland Canal locks
- Great Lakes Pilotage Authority**  
 Canada-United States, memorandum, 2:21, 23  
 Deficit, 2:26  
 Geographic description, 2:21  
 Pilots, reduction, exams, 2:20, 22-3, 25-8  
 Tariffs, increase, 2:21-5  
*See also* Gauthier report; Organizations appearing
- Great Lakes-St. Lawrence Maritime Forum** *see* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Management
- Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems**  
 Competitiveness, viability  
   Canadian Wheat Board position, 7:16-7  
   Committee study, 1:5-28; 2:4-29; 3:4-29; 4:4-45; 5:4-38; 6:5-84; 7:4-39; 8:4-36; 9:4-30  
   *See also* Report to Committee  
   Overland transportation systems, relationship, 6:6  
   Rail transportation, impact, 6:84; 8:35  
   Regulations, impact, 6:6  
   Review, labour role, 6:27-8  
   Seaway Round Table study, 7:4-5  
   Studies, summit meetings, 8:21  
   United States routes, impact, 8:19-20  
   *See also* Thunder Bay Port—Future  
 Draught, increase, 1:8, 25-6; 4:42; 5:36-7; 6:27; 8:14  
 Future use, long-term projections, 8:19-21  
 Government policies  
   Development, users, participation, 7:36  
   Reforms, Thunder Bay Harbour Commission recommendations, 6:6-7  
 Infrastructure, maintenance and development, capital expenditures, 7:33-4  
   Cuts, 6:26-7, 33-4  
   United States, Mississippi River system, comparison, 7:35  
 Issues, Clinton awareness, 6:49, 81-2  
 Management, bilateral co-ordination  
   Administrator, term of office, 6:50  
   Agreement, possibility, 6:50, 82-3  
   Declaration of Indiana, principles, 6:72-3  
   Great Lakes-St. Lawrence Maritime Forum role, 6:72  
   *See also* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems; Tolls  
 Marketing  
   Global approach, 6:79-80  
   Great Lakes Cargo Marketing Corporation role, 6:71-2  
   Programs, 6:24  
 Operations, cost-recovery, self-sufficiency mandate, 6:25-7, 45  
 Payment system, review, 6:27  
 Regulatory costs, 6:18-9  
 Review  
   Comprehensive, binational, Great Lakes Commission proposal, 6:74-5, 77  
   Conference, 1964, Cleveland, 6:71  
 Right of way properties, use, development, 8:21-2  
 Safety, 6:25  
   Capital expenditures, reductions, impact, 8:24, 32-3  
   Labour force reductions, impact, 6:30-1  
 Traffic, tonnage, 5:4, 16-7, 20  
   Decline, factors, 6:23-4  
   Transits, ballast, cargo, 4:40-1, 44-5; 5:34-5  
*See also* Grain transportation and handling; Locks; United States—Economy—Rail; Welland Canal
- Gustafson, Leonard** (PC—Souris—Moose Mountain; Parliamentary Secretary to Prime Minister from May 8, 1991 to May 26, 1993; resigned May 26, 1993)  
 Canadian National Railways, 3:15-6  
 Canadian Pacific Railways, 3:15; 4:37  
 Canadian Shipowners Association, 4:32  
 Coal, 3:27-8  
 Grain, 4:31, 38-9; 5:13-4, 25-6, 30; 7:28; 9:26-7  
 Grain exports, 4:15; 7:12-3, 15

**Gustafson, Leonard—Cont.**

- Grain transportation and handling, 3:13-5, 26-7; 4:14; 5:35-6; 7:14, 19; 8:31-2; 9:28
- Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 3:13-6, 26-9; 4:14-6, 31-2, 37-9; 5:10, 13-4, 25-6, 29-32, 35-7; 7:12-5, 19, 28-9, 32, 34; 8:8-9, 11, 18-22, 30-2, 35; 9:26-9
- Iron ore, 7:33
- Labour disputes, 9:26
- Procedure and Committee business, questioning of witnesses, 5:10
- References, *in camera* meetings, 1:4; 6:3
- Sault Ste. Marie lock, 8:8-9
- Thunder Bay Port, 5:25; 9:28
- Tolls, 7:33
- Tourism industry, 8:30-1
- United States, 8:11
- Vancouver Port, 3:13

**Gypsy moths**

- Russian ships, ban, 1:16; 5:7

**Halifax Port**

- Competition, United States, 1:15

**Hall, Norman T. (Canadian Shipowners Association)**

- Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 4:19-45

**Hamilton Port**

- Harbour charges, reduction, 8:33

**Harvard, John (L—Winnipeg St. James)**

- Grain, 5:10-1
- Grain transportation and handling, 4:32, 34
- Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 4:32-4; 5:10-1
- Western Grain Transportation Act subsidies, 4:33

**Heads-Wilson report** *see* Thunder Bay Port—Catchment area**Inland ports** *see* Container ships**Inland water transportation system** *see* United States**Inland Waterways Trust Fund** *see* United States—Inland water transportation**Intermodal systems** *see* Transportation systems**International Association of Great Lakes Ports**

- Chamber of Maritime Commerce, relationship, 6:52
- See also* Organizations appearing

**Iron ore**

- Shipments, decline, 3:26; 4:30, 44-5; 5:20; 6:16-7; 7:37-8
- Grain shipments, decline, relationship, 7:33
- Rail competition, impact, 7:38
- Tolls, impact, 7:36-7

**Japan** *see* Grain exports**Jones Act** *see* United States**Kaplanis, Anthony N. (Grain Transportation Agency)**

- Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 7:25-7, 30

**Kennedy, S. Paul (Thunder Bay Harbour Commission)**

- Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 6:5-20

**Keyes, Stan (L—Hamilton West)**

- Automobiles, 6:45-7
- Canadian National Railways, 3:4-6, 17-9
- Canadian Shipowners Association, 4:22-4
- Coal, 3:19
- Employment, 6:9
- Gauthier report, 4:9
- Grain exports, 6:9
- Grain transportation and handling, 1:20-1; 7:23-5
- Great Lakes Pilotage Authority, 2:21, 23-5
- Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 1:11-5, 20-4; 2:5-8, 12, 18-9, 21, 23-5; 3:4-6, 16-20; 4:8-10, 21-4; 6:5, 7-9, 11, 16-7, 34-7, 45-7, 49, 64-5, 68, 78-81; 7:10, 16-7, 22-5, 32, 34-6; 8:7, 10, 13, 16-8, 22-3, 32-4
- Hamilton Port, 8:33
- Iron ore, 6:16-7
- Lakeview Cemetery expropriation, 6:64-5, 68; 8:18
- Laurentian Pilotage Authority, 2:5-8, 18
- Museums, 8:22-3
- Pilotage, 4:21-2; 6:7-8, 36-7, 81
- Pilots, 4:8, 10
- Potash, 3:20
- Procedure and Committee business, minutes and evidence, 1:11
- Sault Ste. Marie lock, 8:7, 10
- Shipping accidents, 6:37
- Shipping costs, 8:33
- St. Lawrence Seaway Authority, 1:11-4, 21-2; 6:65; 8:16-7
- Thunder Bay Port, 6:8
- Tolls, 6:34-6, 78-9
- Transportation systems, 6:80-1
- United States, 6:47
- Welland Canal, 1:23; 6:16-7; 8:17-8
- Western Grain Transportation Act subsidies, 3:5

**Labour disputes**

- Thunder Bay Port grain handlers, 9:26
- Back-to-work legislation, 9:7-8

**Labour force**

- Reductions, factors, 6:26, 31-2
- See also* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Competitiveness—Safety

**LaHaye, Guy (Laurentian Pilotage Authority)**

- Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 2:5-7, 11-2

**Lakeview Cemetery expropriation (Thorold, Ont.)**

- Disinterment
  - Cemeteries Act amendments, impact, 6:62
  - Cost, 6:64-5
- Maintenance, capital improvements
  - Funding, St. Lawrence Seaway Authority-Thorold agreement, expiration, 6:55-9, 62-4; 8:13-4, 18
  - Grave markers, cemetery owner responsibility, Cemeteries Act regulations, 6:58
  - Perpetual care fund, status, 6:63

- Lakeview Cemetery expropriation—Cont.**  
 Reversion, proposals  
 Committee position, expressing support by letter to St. Lawrence Seaway Authority, 6:67-9  
 Deed-back, 6:55-7  
 Lease-back, 6:58  
 Legal action, possibility, 6:66-7  
 See also Welland Canal—Reconstruction
- Laporte, Rod** (NDP—Moose Jaw—Lake Centre)  
 Canadian National Railways, 3:10-1  
 Grain transportation and handling, 3:21-2; 4:36  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 3:6-11, 20-3; 4:34-6  
 Mississippi River and Gulf, 3:23; 4:35  
 Rural communities, 3:7-8  
 Thunder Bay Port, 3:23  
 Trucking industry, 3:9  
 Vancouver Port, 3:23  
 Western Grain Transportation Act subsidies, 3:9, 22; 4:36
- Large Corporations Tax** see Saint Lawrence Seaway Authority
- Laurentian Pilotage Authority**  
 Deficit, 2:12-3, 15, 18-9  
 Geographic description, 2:5  
 Pilots, contracts, exams, 2:4-12, 14-8  
 Tariffs, increase, 2:13-6, 18  
 See also Organizations appearing; Pilotage
- Les Silos Port Cartier** see Port Cartier, Que.
- Lobbyists** see United States—Inland water
- Locks**  
 Zebra mussels, impact, 1:15-6  
 See also Sault Ste. Marie lock; United States—Sault Ste. Marie; Valleyfield lock; Welland Canal locks
- Loftus, John M.** (International Association of Great Lakes Ports)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 6:38-54
- Longo, Mayor William C.** (Thorold, Ont.)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 6:54, 60-2, 64, 66-7, 69-70
- LPA** see Laurentian Pilotage Authority
- Marquis, Jacques** (Laurentian Pilotage Authority)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 2:4-5, 8-19
- Matte, Yvon** (Laurentian Pilotage Authority)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 2:7
- McAllister, Jack** (Chamber of Maritime Commerce)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 7:31-8
- McRae, Paul**  
 References, death, 6:5
- Mielitz, Sandi** (Canadian National Railways)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 3:4-29
- Miles, Gordon** (Grain Transportation Agency)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 7:26
- Mississippi River and Gulf**  
 Barge system, subsidization, 3:22-3; 4:35-6, 40  
 Funding, water levels, 1:26  
 See also Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Infrastructure
- Modal ships**  
 Efficiency, emissions, studies, 6:15-6, 18
- Montreal Port**  
 Tonnage, grain, 5:20
- Moreau, René** (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 6:20-34, 37
- Multinational systems** see Transportation systems
- Museums**  
 St. Catharines, St. Lawrence Seaway Authority property, lease, 8:22-3
- National unity**  
 Transportation, east-west systems, impact, 6:21-2
- Navigation** see St. Lawrence River
- Nicol, Francis C.** (Shipping Federation of Canada)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 5:4-14
- Oleson, Dr. Brian** (Canadian Wheat Board)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 7:4-9, 12-7, 19-20
- Ontario** see Sault Ste. Marie lock—Rehabilitation
- Order of reference, 1:3**
- Organizations appearing**  
 Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, 6:20-37  
 Canadian Merchant Service Guild, 4:4-19  
 Canadian National Railways, 3:4-29  
 Canadian Shipowners Association, 4:19-45  
 Canadian Wheat Board, 7:4-21  
 Chamber of Maritime Commerce, 7:31-8  
 F.A.C.T.S. Coalition, 5:14-38  
 Grain Transportation Agency, 7:22-30  
 Great Lakes Commission, 6:70-84  
 Great Lakes Pilotage Authority, 2:19-29  
 International Association of Great Lakes Ports, 6:38-54  
 Laurentian Pilotage Authority, 2:4-19  
 Sault Ste. Marie, Ont., 8:4-12  
 Shipping Federation of Canada, 5:4-14  
 St. Lawrence Seaway Authority, 1:5-27; 8:13-35  
 Thorold, Ont., 6:54-67, 69-70  
 Thunder Bay Harbour Commission, 6:5-20  
 Transportation and Communications Union, 9:4-29  
 See also individual witnesses by surname
- Parks Canada** see Sault Ste. Marie lock—Property

- Paterson, Donald** (F.A.C.T.S. Coalition)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 5:14-9, 21-38
- Pilotage**  
Compulsory, Laurentian Pilotage Authority District, 6:12-3, 36-7, 81; 7:31  
Charges, non-payment, 2:9, 11-2; 4:7, 21-2, 28  
Thunder Bay Harbour Commission position, 6:7-8  
Costs, tolls, port expenses, 4:24-8, 43; 5:8, 12  
United States comparison, 7:33  
*See also* Grain transportation and handling—Great Lakes
- Pilots**  
Canadian Pilotage Act, 4:5-7, 16-8, 23  
Employment statistics, 4:4, 8, 18-9  
Replacement, global positioning system, feasibility, 6:40-1  
Responsibility, work schedule, 4:10-4  
*See also* Canadian Merchant Service Guild; Canadian Shipowners Association; F.A.C.T.S. Coalition; Great Lakes Pilotage Authority; Laurentian Pilotage Authority; Shipping Federation of Canada; St. Lawrence Seaway Authority; Welland Canal
- Pipelines** *see* Coal
- Port authorities**  
Operating expenditures, 8:35
- Port Cartier, Que.**  
*Les Silos Port Cartier*, agreement, 4:44
- Ports** *see* Churchill Port; Container ships; Grain transportation and handling—Rail movements; Halifax Port; Montreal Port; Pilotage—Costs; Port Cartier, Que.; Prince Rupert Port; Quebec Port; Seattle Port; Sept-Îles Port; Thunder Bay Port; Vancouver Port
- Potash**  
Transportation, 3:20
- Prairie provinces** *see* Grain elevators; Grain transportation and handling—Rail movements
- Prince Rupert Port**  
Capacity, 7:25  
Terminal construction  
Government funding, 9:9  
*See also* Thunder Bay Port—Throughput  
*See also* Grain transportation and handling—Western ports
- Private sector** *see* Sault Ste. Marie lock—Rehabilitation
- Procedure and Committee business**  
Audio-visual aids, map, request, 1:11  
Business meeting, 6:3  
Chairman, election, agreed to, 1:4  
Correspondence  
Draft letter to federal and provincial ministers, approval, 6:3  
Letter to crown corporation expressing Committee concerns, 6:67-9  
Deaths, former member, letter of condolence to widow, 6:5  
Documents, appending to minutes and evidence, M. (Angus), 7:22, agreed to, 3  
*In camera* meetings, 1:4; 6:3  
Proceeding to, 3:29; 7:39
- Procedure and Committee business—Cont.**  
Information, witness providing in writing at later date, 8:33  
Meals, working lunch, Committee purchasing, M. (Angus), 6:20, agreed to, 4  
Meeting, scheduling, 5:38  
Members, appearing as witness, 8:4, 7, 12-3  
Minutes and evidence  
Blues, distribution, 1:11  
Previous session, requesting, 1:11  
Organization meeting, 1:4  
Printing, minutes and evidence, agreed to, 1:4  
Questioning of witnesses  
Time limit, 5:10  
Written questions and replies, 5:10, 14  
Research report, Committee researcher preparing, 5:37-8  
Witnesses, inviting back, 1:11, 28
- Producer cars** *see* Grain transportation and handling—Rail cars
- Provinces** *see* Eastern provinces; Prairie provinces; Western provinces
- Pulp and paper industry**  
Transportation requirements, 5:35
- Quebec Port**  
Tonnage, grain, 5:20
- Rail transportation system**  
Land bridge, Windsor/Sarnia to United States, 6:50-1  
*See also* Automobiles; Grain transportation and handling; Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Competitiveness; Iron ore; United States
- Redmond, Don** (Sault Ste. Marie, Ont.)  
Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 8:4-12
- Research and development** *see* Grain transportation and handling—Agriculture ministers
- Rowswell report** *see* Sault Ste. Marie lock—Rehabilitation
- Rural communities**  
Future, 3:7-8, 14
- Russia** *see* Grain exports; Grain transportation and handling—Great Lakes; Gypsy moths
- Safety** *see* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems
- Sarnia, Ont.** *see* Rail transportation system
- Sault Ste. Marie lock**  
Administration, jurisdiction, 1:26  
Closure, 8:5, 7  
Socio-economic study, Whiting report, 8:5, 10  
Commercial use, decline, 8:8-9  
Construction, history, 8:5  
New, construction, possibility, 6:51  
Property, Parks Canada ownership, 8:10-1  
Rehabilitation, re-opening as recreational lock, proposal, 8:4  
Cost, 8:7  
Economic spin-offs, revenue estimates, 8:8-9  
Funding, government role, 8:6-8, 12  
Ontario government role, 8:8, 12  
Private sector role, 8:5  
Rowswell report, 8:6

- Sault Ste. Marie lock—Cont.**  
 Rehabilitation, re-opening as recreational...—*Cont.*  
 Tolls, impact, 8:10  
 Utilization, projections, 8:9  
*See also* Tourism industry
- Sault Ste. Marie, MI** *see* United States
- Sault Ste. Marie, Ont.** *see* Organizations appearing
- Seattle Port**  
 Canadian cargoes, shipments, 7:18
- Seaway Round Table** *see* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Competitiveness
- Sept-Îles Port**  
 Tonnage, grain, 5:20
- Shipping**  
 Cargoes, non-traditional, encouragement, 6:40-1, 44
- Shipping accidents**  
 Alaska, *Exxon Valdez* incident, 6:37  
 Spillage, contingency plans, 1:27  
*See also* Valleyfield lock
- Shipping costs**  
 Tolls, percentage, 8:20, 33-4
- Shipping Federation of Canada**  
 Pilots, costs, B certificate, 5:8-9, 11-2  
*See also* Organizations appearing
- Shipping season**  
 Extension, 1:24-5; 5:9, 23; 6:27, 32-3, 42-3; 7:18, 27-8  
 Great Lakes Commission position, 6:76  
 St. Lawrence Seaway Authority position, 8:14-5
- Ships** *see* Canadian Shipowners Association; Container ships; Gypsy moths; Modal ships
- Short lines** *see* Canadian National Railways
- Sjoquist, Maury** (Canadian Merchant Service Guild)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 4:4-11, 14-9
- SLSA** *see* Saint Lawrence Seaway Authority
- Soo Line Railway** *see* Canadian Pacific Railways
- St. Catharines, Ont.** *see* Museums
- St. Clair-Detroit Rivers**  
 Navigation problems, 2:27
- St. Lawrence River**  
 Brockville Narrows, navigation problems, 2:27; 4:24
- St. Lawrence Seaway Authority**  
 Capital expenditures, budget, 8:17, 24  
*See also* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Safety  
 Financial position  
 Deficit, 1:9-13, 20; 4:42; 5:4  
 Losses, projections, 8:16-7, 23  
 Land, surplus holdings, sale, use, policy, 1:9, 22; 6:65-6, 69; 8:16  
*See also* Museums  
 Large Corporations Tax, exemption, 1:21  
 Lawsuits, funds, 1:21-2; 8:27
- St. Lawrence Seaway Authority—Cont.**  
 Mission statement, corporate values, 1:5  
 Pilots, 1:16-7, 28  
 Reserve funds, level, capital expenditures, 1:12-4  
 Seaway summit meetings, St. Lawrence Seaway Development Corporation, 1:7-8  
 Tolls, incentive program, 1:5-6, 16; 5:27  
 United States, comparison, 1:18-9  
 Trade missions, participation, 1:6-7, 27; 5:5, 28  
*See also* Grain transportation and handling; Lakeview Cemetery expropriation; Museums; Organizations appearing; Shipping season
- St. Lawrence Seaway Development Corporation** *see* St. Lawrence Seaway Authority—Seaway summit meetings
- St. Lawrence Seaway System** *see* Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems
- Steel industry**  
 Algoma Steel, Atikokan mines, closure, 7:36
- Stewart, Glendon R.** (St. Lawrence Seaway Authority)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 1:5-27; 8:13-35
- Subsidies** *see* Grain; Mississippi River and Gulf; United States—Inland water transportation system; Western Grain Transportation Act subsidies
- Superlocks** *see* United States—Sault Ste. Marie; Welland Canal locks
- Superports** *see* Grain transportation and handling—Great Lakes
- Sydney, N.S.** *see* Canadian National Railways
- Tariffs** *see* Great Lakes Pilotage Authority; Laurentian Pilotage Authority
- Taxation** *see* St. Lawrence Seaway Authority—Large Corporations Tax; United States—Rail transportation system
- Thompson, Peter** (Grain Transportation Agency)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 7:22-30
- Thorold, Ont.** *see* Lakeview Cemetery expropriation; Organizations appearing
- Thorp, Stephen** (Great Lakes Commission)  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 6:70-84
- Thunder Bay Harbour Commission** *see* Great Lakes and St. Lawrence Seaway—Government policies; Organizations appearing; Pilotage—Compulsory
- Thunder Bay Port**  
 Capacity, 7:25  
 Catchment area, Crow benefit, payment method change, impact, 6:8-10; 8:28-9, 31  
 Analysis, Heads-Wilson report, 6:11-2  
 Costs, shipments, 4:43; 5:6-7, 25  
 Future, St. Lawrence Seaway viability, relationship, 9:7-8, 11-2  
 Infrastructure, terminals, decommissioning, 9:18-20  
 Non-board orders, 9:28  
 Productivity, wages, Vancouver Port comparison, 9:23-6

**Thunder Bay Port—Cont.**

Throughput, Prince Rupert terminal construction, impact, 9:9-10

Turnaround time, 3:12-3, 23; 5:18, 22; 7:26

Usage, Canadian Wheat Board policy, 7:11-2

*See also* Economy; Employment; Labour disputes; Unemployment insurance

**Todd, Dave** (Canadian National Railways)

Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 3:5

**Todd, Ken** (Thorold, Ont.)

Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 6:54-60, 62-5

**Tolls**

Background, 7:32

Elimination, 6:25-6, 34-6, 41-2; 8:34

Great Lakes Commission position, 6:71, 73-4, 76

Negotiations, binational, Canadian representation, 6:78-9

*See also* United States—Inland

Increases, 7:33

*See also* Iron ore—Shipments; Pilotage—Costs; Sault Ste.

Marie lock—Rehabilitation; Shipping costs; St. Lawrence Seaway Authority; Tourism industry

**Tourism industry**

Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, 6:44-5

Passenger vessels, transit costs, incentive toll program, 8:15-6

Revenues, 8:30-1

Sault Ste. Marie lock, re-opening, impact, 8:11

**Trade** *see* St. Lawrence Seaway Authority**Training programs** *see* Unemployment insurance**Transportation and Communications Union**

Grain division, membership, 9:4

*See also* Organizations appearing

**Transportation systems**

Access, citizenship right, 6:21

Cost-benefit analyses, 6:23

Integration, intermodal, multimodal, 6:22-3, 79-81

*See also* Modal ships

National policy, development, Canadian Brotherhood of

Railway, Transport and General Workers principles, 6:21

*See also* Competitiveness; Economy; Environment; Grain

exports—Russia; Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems; National unity; Potash; Pulp and paper industry; Rail transportation system; United States

**Trucking industry**

Competition, Canadian National Railways, 3:9-10; 5:32

*See also* Grain exports—United States

**Turro, N.S.** *see* Canadian National Railways—Sydney**Unemployment insurance**

Grain handlers, Thunder Bay Port, special assistance request, 9:12-6

Training programs, 9:21-2

**Unit trains** *see* Grain transportation and handling—Rail cars**United States**

Economy, Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, impact, cost-benefit studies, 6:17-8

Inland water transportation system

Construction projects, funding, Inland Waterways Trust Fund, 6:38-9, 53-4

Policies, rail lobby, impact, 6:83-4

Subsidies, 6:38-9

Tolls, elimination, 6:41-2, 47-8; 7:32; 8:11, 34

Jones Act, repeal, amendments, 5:9-10

Democratic Party position, 6:49, 82

Rail transportation system

Non-compensatory rates, 6:39-40

Rates, Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, impact, 6:79

Taxation, 6:30

Sault Ste. Marie, MI, lock

Superlock, construction proposal, 6:51; 8:8, 12

Transit, customs procedures, 8:11

*See also* Canadian National Railways; Canadian Pacific

Railways; Grain exports; Grain transportation and handling; Great Lakes Pilotage Authority; Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems—Competitiveness; Halifax Port; Pilotage—Costs; Rail transportation system; St. Lawrence Seaway Authority—Tolls

**Valleyfield lock**

Shipping accident

Drawbridge, restoration, financing, 1:9, 19-20; 8:25

Litigation, 5:5, 12

**Vancouver Port**

Capacity, 7:25

Handling costs, 3:13; 4:43

Turnaround time, 3:12-3, 23-4; 4:34; 5:18, 22; 7:26

*See also* Thunder Bay Port—Productivity

**Waivers** *see* Cabotage laws**Welland Canal**

Draught, navigation problems, 2:27; 5:36

Dredging, 6:13-4; 7:31, 34

Pilots, foreign registry, 4:16-7

Reconstruction, new canal, 8:17

Land requirements, expropriations, Lakeview Cemetery property, etc., 8:17-8, 26-7

Rehabilitation program, 1:9, 13

Tonnage, capacity, 1:23

Welland bypass project, 1973, 8:17, 25

**Welland Canal locks**

Expansion

Cost, 6:15-7; 8:25-6

Great Lakes Commission position, 6:76-7

Superlocks, new channels, proposal, 6:59-61, 69; 7:22

*See also* Grain transportation and handling—Great Lakes

**West coast ports** *see* Grain transportation and handling**Western Grain Transportation Act subsidies** (Crow benefit)

Marine component, inclusion, 6:29-30, 51-2

General Agreement on Tariffs and Trade provisions, conformity, 5:12, 23-4; 6:18

**Western Grain Transportation Act subsidies—Cont.**  
 Payment method, 3:5-6, 9, 22; 4:27, 33-5, 41; 5:6-7, 12, 18-9, 21-2, 31; 6:12, 24  
*See also* Thunder Bay Port—Catchment area  
*See also* Grain transportation and handling—Great Lakes—Rail movements

**Western provinces** *see* Grain transportation and handling—Rail cars; Prairie provinces

**WGTA** *see* Western Grain Transportation Act subsidies

**Wheat price** *see* Grain—Price

**Whiting report** *see* Sault Ste. Marie lock—Closure

**Wilbee, Stan (PC—Delta)**  
 Container ships, 1:15  
 Great Lakes-St. Lawrence Seaway systems, competitiveness, viability, Committee study, 1:15-7, 24  
 Gypsy moths, 1:16  
 Halifax Port, 1:15  
 Locks, 1:15  
 St. Lawrence Seaway Authority, 1:16-7

**Windsor, Ont.** *see* Rail transportation system

**Witnesses** *see* Organizations appearing and individual witnesses by surname

**Zebra mussels** *see* Locks







CANADA

# INDEX

DU

SOUS-COMITÉ SUR LA

## Voie maritime du Saint-Laurent

DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

### CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules n<sup>os</sup> 1-9

• 1991-1993

• 3<sup>e</sup> Session

• 34<sup>e</sup> Législature



INDEX

CHAMBRE DES COMMUNES

Voie maritime de Saint-Jacques

COMMISSION D'ENQUÊTE

CHAMBRE DES COMMUNES

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

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

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

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

## GUIDE DE L'USAGER

---

Cet index est un index croisé couvrant des sujets variés. Chaque fascicule est enregistré selon la date et cette référence se trouve à la page suivante.

L'index contient l'analyse des sujets et les noms des participants. Chaque référence apparaît sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès par le nom de l'intervenant ou par le sujet. Les chiffres qui suivent les titres ou sous-titres correspondent aux pages indexées. Certains sujets d'importance font aussi l'objet de descripteurs spéciaux.

Les noms des intervenants et les descripteurs sont inscrits dans un ordre alphabétique. Certaines entrées relatives à la législation sont indexées chronologiquement.

Une entrée d'index peut se composer d'un descripteur en caractères gras et d'un ou de plusieurs sous-titres tels que:

**Impôt sur le revenu**  
Agriculteurs  
Gains en capital

Les renvois à un premier sous-titre sont indiqués par un long trait.

**Gains en capital.** Voir Impôt sur le revenu—Agriculteurs

Les abréviations et symboles que l'on peut retrouver dans l'index sont les suivants:

1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> l.=première, deuxième, troisième lecture. A. = appendice. Am.=amendement. Art.=article. Chap.=chapitre. Dd.=ordre de dépôt de documents. Déc.=déclaration. M.=motion. Q.F.=question au *Feuilleton*. Q.o.=question orale. R.g. = réponse du gouvernement. Rés.=résolution. S.C.=Statuts du Canada. S.r.=sanction royale.

Affiliations politiques:

BQ	Bloc Québécois
Cons. Ind.	Conservateur indépendant
Ind.	Indépendant
L	Libéral
NPD	Nouveau parti démocratique
PC	Progressiste conservateur
Réf.	Parti réformiste du Canada

---

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser  
au Service de l'index et des références (613) 992-7645.  
Télécopieur (613) 992-9417

---

# GUIDE DE L'USAGER

Cet index est un index et non un répertoire. Chaque entrée est enregistrée selon la date et cette référence se trouve à la page suivante.

L'index contient l'analyse des sujets et les noms des participants. Chaque référence apparaît sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès par le nom de l'intervenant ou par le sujet. Les chiffres qui suivent les titres ou sous-titres correspondent aux pages indexées. Certains sujets n'ont pas de références.

Les noms des intervenants et les descriptions sont inscrits dans un ordre alphabétique. Certaines entrées relatives à la législation sont indexées chronologiquement.

Une entrée d'index peut se composer d'un descripteur en caractères gras et d'un ou de plusieurs sous-titres tels que:

**Impôt sur le revenu**  
Agriculteurs  
Gains en capital

Les renvois à un premier sous-titre sont indiqués par un long trait.

Gains en capital. Voir **impôt sur le revenu—Agriculteurs**

Les abréviations et symboles que l'on peut retrouver dans l'index sont les suivants:

1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> = première, deuxième, troisième lecture, A = appendice, Am = amendement, Art = article, Chap = chapitre, D5 = ordre de dépôt de documents, Décl = déclaration, M = motion, Q = question au fait, Q = question orale, R = réponse du gouvernement, Rés = résolution, S.C. = Statuts du Canada, S.R. = session royale.

## Affiliations politiques

Bloc Québécois	BQ
Conservateur indépendant	Cons. Ind.
Indépendant	Ind.
Libéral	L
Nouveau parti démocratique	NPD
Progressiste conservateur	PC
Parti réformiste du Canada	R&F

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser

au Service de l'index et des références (613) 992-7048

Télégramme (613) 992-9617

L'index est disponible en français et en anglais. Les références sont en français et en anglais. Les descriptions sont en français et en anglais.

L'index est disponible en français et en anglais. Les références sont en français et en anglais. Les descriptions sont en français et en anglais.

Accord général sur le régime des douanes et le commerce  
— plus 6677

## Acier

Marché, rapport de l'expert, avec tableau, appendice  
6-27-81

## Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Avant-propos, 1-1-81

Autres fascicules, voir fascicules

Bénéfices, 1-12

Résultats financiers, 1-12

Coûts et dépenses, 1-12

## D

Dépenses en capital, voir plus haut, fascicule 1-12

— international, voir fascicule 1-12

Dividendes, voir fascicule 1-12

État de situation, voir fascicules, voir fascicules, 1-12

Façon de procéder, voir fascicules, voir fascicules, 1-12

## INDEX

## SOUS-COMITÉ DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

## TROISIÈME SESSION—TRENTÉ-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## DATES ET FASCICULES

—1992—

Mars: le 19, f.1.  
Avril: le 1er, f.1; le 30, f.2.  
Mai: le 6, f.3; le 20, f.4.  
Juin: les 3 et 10, f.5; le 17, f.6.  
Novembre: le 5, f.6; le 18, f.7; le 24, f.8 et f.9.

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

— plus 6677  
— plus 6677  
— plus 6677

# INDEX

## SOUS-COMITE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

TRINITE-QUATRIEME LEGISLATURE

### DATES ET FASCICULES

—1991—

Mars	le 19.11
Avril	le 16.11; le 30.11
Mai	le 8.12; le 30.14
Juin	le 3 et 10.12; le 17.16
Novembre	le 8.10; le 18.17; le 24.18 et 19.

- Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.** *Voir plutôt* GATT
- Acier**  
Marché, transports ferroviaires américains, appropriation, 6:39-40
- Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent**  
Années-personnes, 1:9-10; 5:5; 6:26  
Autosuffisance financière, 1:9-11; 5:27; 6:25-7  
Bénéfices, 1:12  
Besoins financiers, 1:13-4; 8:16-7, 24  
Coopers & Lybrand, étude, 1:9  
Déficits, 1:9-13  
Dépenses en capital, fonds. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Réserve, fonds  
Dividendes, versement, 1:20  
*Énoncé de mission et valeurs collectives*, brochure, 1:5  
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, coopération, 6:27-8  
Impôt sur les sociétés, assujettissement, 1:21  
Infrastructure, entretien, 1:9, 13; 6:34; 8:24, 32  
Marché, part, 1:5-9  
Missions commerciales internationales, participation, 1:6-7, 27; 5:5  
Péages, rabais, programme, 1:5-6, 18  
Poursuites devant les tribunaux, règlements, coûts, 1:21-2; 5:5; 8:27  
Priorités, 1:5-10  
Propriétés et terrains, 1:9, 22-3; 6:66; 8:16, 21-2, 26-7  
Réserve, fonds, 1:9, 12-3; 8:16  
Ressources humaines, utilisation, plan, 1:10  
*Voir aussi* Amérique du Nord; Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Pilotage obligatoire; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; St. Catharines, Ont.—Musée; Témoins; Thorold, Ont.—Lakeview
- Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)**  
Association des armateurs du Canada, rapports, 2:24  
Déficits, 2:26  
Description, 2:20-3  
Pilotes, 2:23, 27-8  
St. Lawrence Seaway Development Corporation, rapports, 2:23  
*Voir aussi* Pilotage obligatoire; Pilotes—Accréditation; Témoins
- Administration de pilotage des Laurentides (APL)**  
Déficits, 2:12-6, 18-9  
Description, 2:4-5  
Pilotes, 2:5-7, 18  
Tarifs, 2:13, 15-6  
*Voir aussi* Pilotage obligatoire; Témoins
- Afrique.** *Voir* Céréales—Exportations—Europe
- Agriculteurs.** *Voir* Pilotes—Situation
- ALENA.** *Voir* Libre-échange nord-américain, Accord
- Allard, Henri** (Coalition FACTS)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 5:15, 20
- Amérique du Nord**  
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, promotion, campagne, 1:7
- Angus, Iain** (NPD—Thunder Bay—Atikokan)  
Association internationale des ports des Grands Lacs, 6:52  
Céréales, 5:11-2, 23-4; 6:12; 7:12, 17-8  
Céréales, transport, 4:26-7; 5:12, 22-3, 32, 38; 6:10-1, 18, 29, 51-2; 7:10-2, 29; 8:28  
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, 6:28-9  
Marchandises, transport, 5:34  
Pilotage obligatoire, 2:9-12; 4:10-3; 5:11; 6:37  
Pilotes, 2:9-10  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 2:9-12; 4:10-3, 24-8; 5:11-2, 22-4, 29, 32-5, 37; 6:5, 9-12, 18-9, 28-30, 35, 37, 48-52, 61-4, 67-9, 81-4; 7:10-2, 17-20, 22, 25-6, 29-30, 36-9; 8:28, 32, 34-5; 9:18-22, 29  
Sault Ste. Marie, canal, écluses, 6:51  
Sous-comité, 6:5, 20; 7:22, 39  
Séances à huis clos, présence, 1:4; 6:3  
Thorold, Ont., 6:62-4, 67-9  
Thunder Bay, Ont., port, 5:22, 33-4; 6:9; 7:25-6, 30; 9:18, 20-1  
Transports ferroviaires, 5:33; 6:30, 50-1; 7:17, 38  
Transports maritimes, 5:33; 6:18, 48
- APGL.** *Voir* Administration de pilotage des Grands Lacs
- APL.** *Voir* Administration de pilotage des Laurentides
- Appendice**  
Office du transport du grain, mémoire, 7A:5-8
- Armateurs**  
Côte ouest, ports, liens, 4:32  
Marchandises, transport, statistiques, 4:20, 30  
Navires, 4:20, 29  
Perspectives d'avenir, 4:30  
*Voir aussi* Céréales, transport; Pilotes; Vancouver, C.-B., port
- Armstrong, R.G.** (Administration de pilotage des Grands Lacs)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 2:19-29
- Asie du Sud-Est.** *Voir* Céréales—Exportations
- Association des armateurs du Canada**  
Fondation, date et appellation, 4:19  
Membres, 4:20, 29  
Représentation, 4:34-5  
*Voir aussi* Administration de pilotage des Grands Lacs; Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Grains de l'Ouest, transport, Loi; Libre-échange nord-américain, Accord; Pilotage obligatoire; Pilotes—Accréditation; Témoins
- Association internationale des ports des Grands Lacs**  
Assemblée annuelle, 6:52  
*Voir aussi* Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Grains de l'Ouest, transport, Loi; Témoins
- Atkinson, Ken** (PC—St. Catharines) (président)  
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1:18, 20, 27; 8:24, 26-7  
Administration de pilotage des Grands Lacs, 2:26-8  
Administration de pilotage des Laurentides, 2:18  
Céréales, 1:18; 7:21

**Atkinson, Ken—Suite**

- Céréales, transport, 1:17; 8:28-9  
 Churchill, Man., port, 7:20  
 Commission canadienne du blé, Loi, 7:19  
 Pilotage obligatoire, 2:26  
 Pilotes, 2:16-7, 25-6  
 Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 1:11, 17-20, 24-8; 2:16-9, 25-8; 4:4; 5:29, 37-8; 6:45; 7:19-22; 8:10-2, 23-9  
 Sault Ste. Marie, canal, écluses, 1:26; 8:10-2  
 Sous-comité, séances à huis clos, présence, 1:4; 6:3  
 St. Catharines, Ont., 8:23  
 Thorold, Ont., 8:26-7  
 Valleyfield, Qué., pont, 1:19-20; 8:25  
 Welland, canal, 1:25; 7:22; 8:24-5  
*Voir aussi* Président du Sous-comité—Élection

- Attewell, Bill** (PC—Markham—Whitchurch—Stouffville; secrétaire parlementaire de la Première ministre du 1<sup>er</sup> septembre 1993 au 31 août 1994)  
 Sous-comité, séances à huis clos, présence, 6:3

**Automobiles.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs

**Bateaux-mouches.** *Voir* Welland, canal

**Blé gelé.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Thunder Bay, Ont., port

- Booth, Gil** (Commission canadienne du blé)  
 Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 7:11-5, 17-9, 21-2

- Boucher, Pierre** (Guilde de la marine marchande du Canada)  
 Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 4:8, 10-2, 19

**Brander-Smith, rapport.** *Voir* Pilotage obligatoire

**Burlington Northern.** *Voir* Céréales, transport—Tarifs, libéralisation

- Butland, Steve** (NPD—Sault Ste. Marie)  
 Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 8:4, 7, 12-3  
*Voir aussi* Sault Ste. Marie, canal, écluses—Restauration et réouverture

- Canadien National (CN)**  
 Céréales, transport, 3:6-9  
 Charbon, transport, 3:19-20  
 Potasse, transport, 3:19-20  
 Provinces de l'Ouest, lignes ferroviaires, 3:6, 16-9  
 Sydney—Truro, ligne ferroviaire, 3:4-5  
*Voir aussi* Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Témoins

- Canadien Pacifique (CP)**  
 Céréales, transport, 4:37  
 États-Unis, lignes d'accès, utilisation, 3:15

**Capitaines.** *Voir* Pilotage obligatoire

**Carburant.** *Voir* Transports ferroviaires; Transports maritimes

**CE.** *Voir* Communauté européenne

**Céréales**

- Commercialisation, 7:5, 21-2  
 Exportations  
 Asie du Sud-Est, 7:8  
 Commission canadienne du blé, 6:12  
 Communauté européenne, 7:8-9  
 États-Unis, 7:12-5  
 Europe et Afrique, 7:8  
 Pays en développement, 4:15, 30, 39; 5:13-4  
 Prévisions, 7:8-9, 28-9  
 Russie, 4:39; 5:7, 10-1; 7:9, 12, 17-8, 21, 29  
 Pays étrangers, accords de crédit, 5:7, 10-1, 13  
 Subventions  
 Élimination, 4:40; 5:12, 23-4, 30-2  
 Répercussions, 4:38-9; 9:8-9, 26-7, 29

**Céréales, transport**

- Armateurs, 4:31  
 Commission canadienne du blé  
 Coûts, 7:6  
*Voir aussi sous le titre susmentionné* Tarif-marchandises, subvention  
 Côte ouest, ports, 3:14; 7:7, 9; 9:23  
 Coûts, 4:15, 31; 5:18, 25-6, 31-2  
 Cultures, diversification, répercussions, 7:14-5  
 Efficience, 4:36-8  
 Est-Ouest  
 Coûts, 8:28  
 Équilibre, 4:20-1; 7:10-2  
 Maintien, 9:10, 17-8  
 Statistiques, 7:24, 27  
 Tarif différentiel, 1:8-9, 18  
 États-Unis, voies d'accès, 4:37; 6:10-1  
 Infrastructure, 4:41-2  
 LTGO, subvention. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Tarif-marchandises, subvention  
 Mississippi, fleuve, 4:35-6  
 Modes  
 Coûts, 6:29-30  
 Équité, 4:26-8; 5:18, 21-2, 31  
 Producteurs, libre choix, 1:17-8; 5:32  
 Transports, ministère, études, 6:15-6  
*Voir aussi sous le titre susmentionné* Tarif-marchandises, subvention  
 Navires, 4:27  
 Politique, Agriculture, ministres fédéral et provinciaux, 4:20; 5:16, 19  
 Sous-comité, intervention, 5:37-8; 6:3  
 Statistiques, 4:30  
 Tarif-marchandises, subvention (Pas du Nid-de-Corbeau)  
 Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 8:28-9  
 Association des armateurs du Canada, 4:33, 35-7  
 Association internationale des ports des Grands Lacs, 6:51-2  
 Canadien National, 3:5-6  
 Coalition FACTS, 4:26-7, 35; 5:18-9, 21, 31; 6:52; 7:10  
 Commission canadienne du blé, 7:5-8  
 Commission du port de Thunder Bay, 6:8-9, 12, 51-2  
 Élimination, 4:26-7, 35; 5:19, 23-4, 31-2  
 Fédération maritime du Canada, 5:6; 6:24

- Céréales, transport—Suite**  
 Tarif-marchandises, subvention (Pas du...—*Suite*  
 Frais de transports, 8:28-9  
 Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, 6:23-4, 29  
 GATT, négociations, répercussions, 4:27, 35; 5:6, 23-4; 7:8-9  
 Modes de transport, 4:26; 5:12, 18  
 Paiement, méthode, 4:27; 6:8-9; 8:28-9  
 Producteurs, 3:5-6; 4:33, 35; 5:6-7, 19, 21, 31-2; 6:8, 10-2, 23-4  
 Répercussions, 4:35; 5:16-7; 7:5-6  
 Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, 1:8, 19; 7:6-8; 8:29  
 Transports ferroviaires, 4:26; 5:18; 6:18; 7:5-6, 10  
 Transports maritimes, 4:26, 32-4; 5:12; 6:11-2, 18, 29, 51; 7:10  
 Tarifs, libéralisation  
 Burlington Northern, 3:10-2  
 Répercussions, 3:9-10  
 Wagons, 5:22-3; 7:29  
 Zones de réception, 8:31-2  
*Voir aussi* Canadien National; Canadien Pacifique; Churchill, Man., port; Navires canadiens; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; SODES; Thunder Bay, Ont., port; Transports ferroviaires; Transports maritimes; Vancouver, C.-B., port
- Chambre de commerce maritime.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Témoins
- Charbon, transport**  
 États-Unis, voies d'accès, 4:37-8; 5:33  
 Pipelines, utilisation, 3:28-9  
 Recherches, 3:27-8  
*Voir aussi* Canadien National; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Chemins de fer.** *Voir plutôt* Transports ferroviaires
- Chômage.** *Voir* Guilde de la marine marchande du Canada
- Christopher, John** (rechercheur pour le Sous-comité)  
 Sous-comité, séance à huis clos, présence, 1:4
- Churchill, Man., port**  
 Céréales, transport, 3:13, 24; 7:18, 20-1  
 Fermeture, 7:27  
 Maintien, 6:13; 9:9, 22-3  
 Ouverture, saison, 3:24; 7:27  
 Paterson, Donald, opinion, 5:29  
 Thunder Bay, Ont., port, comparaison, 3:24-6  
 Viabilité, 5:7-8  
 Wagons, temps de rotation, 3:12-3
- Clinton, Bill.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—États-Unis
- CN.** *Voir* Canadien National
- Coalition FACTS** (Fair Access To Canada's Transportation System)  
 Création et objectif, 1:8; 4:20  
 Représentation, 5:15  
*Voir aussi* Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Témoins
- Collins, Kevin** (Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers)  
 Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 6:29-37
- Comité permanent des Transports.** *Voir plutôt* Transports, comité permanent
- Commission canadienne du blé**  
 Rôle et mandat, 7:5, 11  
*Voir aussi* Céréales—Exportations; Céréales, transport; Grains de l'Ouest, transport, Loi; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Seattle, États-Unis, port; Témoins; Transports ferroviaires—Céréales, transport
- Commission canadienne du blé, Loi**  
 Explications, 7:19
- Commission des Grands Lacs**  
 Représentation, 6:70  
*Voir aussi* Pilotage obligatoire; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Témoins
- Commission du port de Hamilton.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Commission du port de Thunder Bay**  
 Rôle, 6:5  
*Voir aussi* Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Pilotage obligatoire; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Témoins
- Commission du port de Windsor.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Commission du port de Thunder Bay
- Commissions portuaires.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Péage, droits
- Communauté européenne (CE).** *Voir* Céréales—Exportations; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Céréales, transport
- Comuzzi, Joe** (L—Thunder Bay—Nipigon)  
 Céréales, 5:29-30  
 Céréales, transport, 5:21-2, 31-2, 38  
 Europe, 4:40  
 Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 4:39-41; 5:19-22, 29-32; 9:13-7  
 SODES, 5:20  
 Sous-comité, 9:14  
 Séances à huis clos, présence, 6:3  
 Thunder Bay, Ont., port, 9:13-7  
 Transports maritimes, 4:40
- Conteneurs, transport.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Coopers & Lybrand.** *Voir* Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
- Côte ouest, ports.** *Voir* Armateurs; Céréales, transport; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Céréales, transport
- CP.** *Voir* Canadien Pacifique
- Cuthbertson, David** (rechercheur pour le Sous-comité)  
 Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 3:17  
 Sous-comité, séances à huis clos, présence, 1:4

- Daniher, Herbert T.** (Syndicat transports-communication)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 9:4-29
- Declaration of Indiana, document.** Voir Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Dempsey, Lawrence** (Guilde de la marine marchande du Canada)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 4:11-4, 17-8
- Députés.** Voir Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Sous-comité
- Domm, Bill** (PC—Peterborough; secrétaire parlementaire du ministre des Sciences du 8 mai 1991 au 7 mai 1993; secrétaire parlementaire du ministre des Sciences et ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme) du 8 mai 1993 au 1<sup>er</sup> septembre 1993; secrétaire parlementaire du ministre des Sciences du 1<sup>er</sup> septembre 1993 au 31 août 1994)  
Administration de pilotage des Laurentides, 2:12-6  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 2:12-6, 18
- Dragage.** Voir Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Économie.** Voir Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Thunder Bay, Ont., port
- Élevateurs à grain.** Voir Prince Rupert, Sask., port; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Thunder Bay, Ont., port
- Emplois.** Voir Thunder Bay, Ont., port
- Énergie.** Voir Transports maritimes—Transports ferroviaires, concurrence
- Environnement.** Voir Navigation—Sécurité; Transports ferroviaires; Transports maritimes
- États-Unis**  
Navigation, 6:38-9, 53-4  
Transports ferroviaires, 6:39  
Voir aussi Canadien Pacifique; Céréales—Exportations; Céréales, transport; Charbon, transport; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Sault Ste. Marie, canal, écluses; Transports ferroviaires—Céréales, transport
- Europe**  
Voies fluviales, tarifs et droits de pilotage, 4:40  
Voir aussi Céréales—Exportations
- Exxon Valdez.** Voir Pilotage obligatoire
- Fair Access To Canada's Transportation System.** Voir plutôt Coalition FACTS
- Fédération maritime du Canada**  
Représentation, 5:4  
Voir aussi Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Pilotage obligatoire; Témoins
- Fer, minerai, transport.** Voir plutôt Minerai de fer, transport
- Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers**  
Représentation, 6:20-1, 28-9
- Fraternité canadienne des cheminots...—Suite**  
Voir aussi Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent; Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Pilotage obligatoire; Témoins; Transports—Politique
- Fretz, Girve** (PC—Erie)  
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 5:27  
Armateurs, 4:29-30  
Céréales, transport, 7:27; 9:23  
Churchill, Man., port, 3:12-3, 24-6, 29; 5:29; 6:13; 7:18, 20, 27; 9:22-3  
États-Unis, 6:53-4  
Minerai de fer, transport, 3:26  
Navires, 4:31, 44-5  
Navires canadiens, 6:31-2  
Pilotage obligatoire, 4:17, 19, 28, 43; 5:28-9; 6:12-3; 7:27  
Pilotes, 4:16-9  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 3:11-6, 29; 4:16-9, 28-31, 43-5; 5:26-9, 36-7; 6:5, 12-6, 31-3, 41-5, 49, 52-4, 66-7, 75-8; 7:18, 20, 26-8; 8:7-8, 11, 13-5; 9:22-6, 30  
Sault Ste. Marie, canal, écluses, 8:7-8, 11  
Seattle, États-Unis, port, 7:18  
Sous-comité, 6:5  
Séances à huis clos, présence, 1:4  
Thorold, Ont., 6:66-7; 8:13  
Thunder Bay, Ont., port, 3:12; 7:26; 9:23-5  
Transports ferroviaires, 5:26-7  
Transports maritimes, 5:26-7  
Vancouver, C.-B., port, 3:12  
Welland, canal, 4:16-7, 43; 5:36; 6:16, 77; 7:18; 8:15
- GATT** (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce).  
Voir Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Gauthier, Johanne.** Voir Pilotage obligatoire
- Grains de l'Ouest, transport, Loi (LTGO)**  
Association des armateurs du Canada, 4:20  
Association internationale des ports des Grands Lacs, 6:51-2  
Commission canadienne du blé, 7:5  
Modification, 4:28, 36; 5:7, 18-9, 21; 6:8, 24; 8:19
- Grands Lacs.** Voir plutôt Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Grands Lacs—Saint-Lambert, tronçon.** Voir Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Guilde de la marine marchande du Canada**  
Chômage, 4:8  
Représentation, 4:4-5  
Voir aussi Pilotage obligatoire; Témoins
- Gustafson, l'hon. Leonard** (PC—Souris—Moose Mountain; secrétaire parlementaire du premier ministre du 8 mai 1991 au 26 mai 1993; démission le 26 mai 1993)  
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 8:21-2  
Armateurs, 4:32  
Canadien Pacifique, 3:15, 37  
Céréales, 3:14; 4:15, 38-9; 5:13-4, 30-1; 7:12-3, 15, 28-9; 9:26-7  
Céréales, transport, 4:15, 31, 37-9; 5:25-6, 32; 7:14; 8:31-2  
Charbon, transport, 3:27-9  
Navigation, 4:14-5

- Gustafson, l'hon. Leonard—Suite**  
Navires canadiens, 4:31  
Pilotage obligatoire, 4:16; 7:33  
Pilotes, 4:15  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 3:13-6, 26-9; 4:14-6, 31-2, 37-9; 5:13-4, 25-6, 29-32, 34, 36-7; 7:12-5, 19, 28-9, 33-4; 8:8-9, 11, 18-22, 30-2, 35; 9:26-9  
Sault Ste. Marie, canal, écluses, 8:8-9, 11  
Sous-comité, 5:10  
Séances à huis clos, présence, 1:4; 6:3  
Thunder Bay, Ont., port, 5:25; 9:27-9  
Transports ferroviaires, 3:14-7, 26-7  
Transports maritimes, 5:35-6; 8:35  
Vancouver, C.-B., port, 3:13; 7:19
- Hall, Norman T.** (Association des armateurs du Canada)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 4:19-45
- Harvard, John** (L—Winnipeg St. James)  
Céréales, 5:10-1  
Céréales, transport, 4:32-4  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 4:32-4; 5:10-1
- Jeep, véhicules.** Voir Transports maritimes—Transports ferroviaires, concurrence
- Jones Act.** Voir Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—États-Unis
- Kaplanis, Anthony N.** (Office du transport du grain)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 7:25-7, 30
- Kennedy, S. Paul** (Commission du port de Thunder Bay)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 6:5-20
- Keys, Stan** (L—Hamilton-Ouest)  
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1:11-3, 20-2; 8:16-7, 32  
Administration de pilotage des Grands Lacs, 2:23-4  
Administration de pilotage des Laurentides, 2:5-7, 18-9  
Canadien National, 3:4-6, 16-9  
Céréales, transport, 3:5; 6:8; 7:24  
Gilde de la marine marchande du Canada, 4:8  
Navires canadiens, 4:8  
Office du transport du grain, 7:23  
Pilotage obligatoire, 2:7, 24-5; 4:8-9, 21-4; 6:7-8, 36-7, 81  
Pilotes, 4:9-10  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 1:11-5, 20-3; 2:5-8, 12, 18-9, 21, 23-5; 3:4-6, 16-20; 4:8-10, 21-4, 42; 6:5, 7-9, 11, 13, 16-7, 34-7, 45-7, 49, 64-5, 68, 78-81; 7:10, 16-7, 22-5, 33-6; 8:7, 10, 13, 16-8, 22-3, 32-3  
Sault Ste. Marie, canal, écluses, 8:7, 10  
Sous-comité, 1:11; 6:5; 7:10, 22  
St. Catharines, Ont., 8:22-3  
Thorold, Ont., 6:64-5, 68; 8:17-8  
Thunder Bay, Ont., port, 6:9  
Transports, comité permanent, 3:17-8  
Transports ferroviaires, 7:23  
Transports maritimes, 6:45-6
- Keys, Stan—Suite**  
Welland, canal, 1:23; 8:17-8
- LaHaye, Guy** (Administration de pilotage des Laurentides)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 2:5-7, 11-2
- Lakeview, cimetière.** Voir Thorold, Ont.
- Laporte, Rod** (NPD—Moose Jaw—Lake Centre)  
Association des armateurs du Canada, 4:34  
Céréales, transport, 3:6-11; 4:35-6  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 3:6-11, 20-3; 4:34-6  
Thunder Bay, Ont., port, 3:23  
Transports ferroviaires, 3:20-2  
Vancouver, C.-B., port, 3:23
- Laurentides, région.** Voir Pilotage obligatoire
- Libre-échange nord-américain, Accord (ALENA)**  
Association des armateurs du Canada, 4:21
- Loftus, John M.** (Association internationale des ports des Grands Lacs)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 6:38-54
- Longo, William C.** (Ville de Thorold (Ontario))  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 6:54, 60-2, 64, 66-7, 69-70
- LTGO.** Voir Céréales, transport; Grains de l'Ouest, transport, Loi
- Marchandises, transport**  
Cargaisons de rechange, 5:34-5  
Voir aussi Armateurs; Ports; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Transports maritimes
- Marquis, Jacques** (Administration de pilotage des Laurentides)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 2:4-5, 8-11, 13-9
- Matte, Yvon** (Administration de pilotage des Laurentides)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 2:7
- McAllister, Jack** (Chambre de commerce maritime)  
Antécédents, 7:31  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 7:31-8
- McRae, Paul.** Voir Sous-comité
- Mielitz, Sandi** (Canadien National)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 3:4-29
- Miles, Gordon** (Office du transport du grain)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 7:26
- Minerai de fer, transport**  
Perspectives d'avenir, 3:26; 4:30  
Voir aussi Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Transports ferroviaires
- Ministère des Transports.** Voir plutôt Transports, ministère
- Missions commerciales.** Voir Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent

- Mississippi, fleuve.** Voir Céréales, transport; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Montréal—Lac Ontario, tronçon.** Voir Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Tirant d'eau
- Montréal, Qué., port**  
Compétitivité, 4:20
- Montréal—Québec, parcours.** Voir Pilotage obligatoire
- Moreau, René** (Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 6:20-34, 37
- Moules zébrées.** Voir Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs
- Navigation**  
Sécurité et environnement, 4:7, 14-5  
Sociétés internationales, 4:21  
Trafic, 4:14  
Voir aussi États-Unis
- Navigation de plaisance.** Voir Sault Ste. Marie, canal, écluses
- Navires**  
À turbine, 4:31  
À vide ou chargés, retour, statistiques, 4:44-5  
Coûts, 4:31  
Voir aussi Armateurs; Céréales, transport; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Vancouver, C.-B., port; Welland, canal
- Navires canadiens**  
Céréales, transport, 4:31  
Équipages, 6:31-2  
Pilotes, 4:8, 17
- Nicol, Francis C.** (Fédération maritime du Canada)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 5:4-13
- N.M. Paterson & Sons**  
Description, 5:14-5
- Office du transport du grain (OTG)**  
Rôle, 7:23  
Voir aussi Appendice; Pilotage obligatoire; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Témoins
- Oleson, Brian** (Commission canadienne du blé)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 7:4-17, 19-22
- Ontario, gouvernement.** Voir Sault Ste. Marie, canal, écluses—Restauration et réouverture
- Ordre de renvoi**  
Sous-comité, établissement, 1:3
- OTG.** Voir Office du transport du grain
- Parcs Canada.** Voir Sault Ste. Marie, canal, écluses
- Pas du Nid-de-Corbeau.** Voir plutôt Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention
- Paterson, Donald** (Coalition FACTS)  
Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 5:14-19, 21-38
- Paterson, Donald—Suite**  
Voir aussi Churchill, Man., port; Pilotage obligatoire
- Pays en développement.** Voir Céréales—Exportations
- Péages.** Voir Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Sault Ste. Marie, canal, écluses; Welland, canal
- Pilotage, Loi**  
Pilotes, 4:5-6
- Pilotage obligatoire**  
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1:16-7; 6:25  
Administration de pilotage des Grands Lacs, 2:24  
Administration de pilotage des Laurentides, 2:7-9  
Association des armateurs du Canada, 2:9, 12-4; 4:7, 9, 21-4, 28-9  
Brander-Smith, rapport, recommandations, 2:8; 4:6, 15, 29  
Capitaines et pilotes, 2:10-2, 26-7; 4:10-4, 17-8  
Certificats, 2:8-10; 4:28-9; 5:8-9  
Commission des Grands Lacs, 6:81  
Commission du port de Thunder Bay, 6:7-8  
Coûts, 2:24-5; 4:14, 24-5, 28, 42-3; 5:8-9, 11-2; 7:33  
Exemptions, 2:7; 4:5  
Exxon Valdez, naufrage, cas, 6:37  
Fédération maritime du Canada, 5:8-9  
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, 6:25, 36-7  
Gauthier, Johanne, rapport, recommandations, 2:24; 4:5-7, 9-10, 16  
Gilde de la marine marchande du Canada, 4:5-8  
Laurentides, région, 4:7; 6:12-3  
Montréal—Québec, parcours, 2:8  
Office du transport du grain, 7:27  
Paterson, Donald, 5:28-9  
Positionnement global, système, 6:40  
Produits dangereux, transport, 2:8; 4:6, 16, 29  
Réforme, 6:6  
Service essentiel, 4:29  
Technologie de pointe, 6:36-7  
Tradition, 4:17, 19, 28
- Pilotes**  
Accréditation  
Administration de pilotage des Grands Lacs, 2:25-6  
Association des armateurs du Canada, 2:9-10; 4:23  
Examens, 2:16-7; 4:23, 28-9  
Armateurs, rapports, 4:9-10  
Formation, compétence et efficacité, 5:8-9  
Licences, 2:17-8  
Nombre, 2:17; 4:18-9; 5:9  
Postes, justification, 4:16-7  
Responsabilités, 4:10  
Salaires, 4:42  
Situation, agriculteurs, comparaison, 4:15-6  
Statut, 4:5  
Voyages sans incidents, 4:10  
Voir aussi Administration de pilotage des Grands Lacs; Administration de pilotage des Laurentides; Navires canadiens; Pilotage, Loi; Pilotage obligatoire—Capitaines; Welland, canal
- Pipelines.** Voir Charbon, transport

**Ports**

- Compétitivité, 6:5-6
- Marchandises, transport, concurrence, 1:15
- Voir aussi* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs

**Potasse, transport.** *Voir* Canadien National**Présidence, décisions et déclarations**

- Séances, prévisions, 9:29

**Président du Sous-comité**

- Élection de Atkinson, 1:4

**Prince Rupert, Sask., port**

- Élévateurs à grain, 4:21, 30
- Financement, 9:9

**Procès-verbaux et témoignages**

- Impression, 1:4
- Voir aussi* Transports, comité permanent—Séance

**Produits dangereux, transport.** *Voir* Pilotage obligatoire**Provinces de l'Ouest.** *Voir* Canadien National**Québec.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs**Rapport au Comité.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Questions, examen**Redmond, Don** (Ville de Sault Ste. Marie)

- Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 8:4-12

**Russie.** *Voir* Céréales—Exportations; Thunder Bay, Ont., port—Céréales, transport**Ryan, George.** *Voir* Sous-comité—Témoins**Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs**

- Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 5:5; 6:41, 45
- Automobiles, fabricants européens, 6:52-3
- Avantages, 7:27
- Blé gelé, transport, 7:28
- Canadien National, 3:4, 21
- Capacité, 6:27, 43-4; 7:33-4
- Céréales, transport
  - Autres modes, 7:25
  - Communauté européenne, 7:9
  - Côte ouest, ports, 3:14; 9:9-10
  - Coûts, 6:18-9, 29; 8:19-20
  - Diminution, 5:5-6; 7:31, 33
  - Navires, 5:23; 7:11, 31
  - Perspectives, 8:19-21, 32
  - Priorité, 1:17
  - Problèmes, 4:8, 16
  - Représentation, 5:16-7; 7:4
  - Statistiques, 7:24
  - Transports ferroviaires, concurrence, 1:20-1; 3:11-2
- Chambre de commerce maritime, 7:31-2, 36
- Charbon, transport, 1:7
- Commercialisation, 5:28; 6:42, 45, 76
- Commission canadienne du blé, 7:4, 16-7
- Commission des Grands Lacs, 6:71-3
- Commission du port de Hamilton, 8:33
- Commission du port de Thunder Bay, 6:6-7
- Commission du port de Windsor, lettre d'appui, 6:7

**Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Suite**

- Compétitivité, 5:15; 6:6
- Conteneurs, transport, 1:15; 6:19-20, 40, 43-4, 47, 77-8
- Côte ouest, spongieuse asiatique, répercussions, 1:16
- Coûts, 1:7; 4:24-6, 43-4; 5:8, 12; 6:6, 27, 47
- Création, 7:32
- Débouchés nouveaux, 5:17-8
- Declaration of Indiana*, document, 1:24, 26; 6:72, 80
- Déclin, 5:4; 6:6, 23; 7:8, 32
- Députés québécois, intérêt, 5:20
- Déversements graves, plans d'urgence, 1:27-8
- Dragage, avantages et répercussions, 6:14-5; 7:31, 34
- Écluses, 8:25-6
- Économie, répercussions, 6:17-9
- Élévateurs à grain, 7:30
- États-Unis
  - Administrateur, 6:50
  - Clinton, Bill, président élu, position, 6:49, 81-2
  - Comparaison, 7:34-5
  - Coûts, 6:48
  - Entente bilatérale, 6:50, 82-3
  - Études, 6:75, 77
  - Jones Act*, 5:9-10; 6:49-50, 82
  - Transports ferroviaires, concurrence, 6:39, 83-4
  - Voir aussi sous le titre susmentionné* Péage, droits
- Fermeture, 7:26-7
- GATT, négociations, répercussions, 6:24
- Gouvernement, intervention, 7:33-5
- Grands Lacs—Saint-Lambert, tronçon, 2:27
- Marchandises, transport, 1:17; 5:4; 6:41, 44, 47, 80-1; 7:33; 8:30
- Marché, part, 5:18
- Minerai de fer, transport, 7:36-8
- Mississippi, fleuve, concurrence, 1:26; 3:23; 4:40
- Moules zébrées, répercussions, 1:15-6
- Navires, 5:4, 36-7; 6:40; 7:19
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Céréales, transport
- Office du transport du grain, 7:24-5
- Péage, droits
  - Augmentations, 6:25-6, 73
  - Avenir, 5:27
  - Commissions portuaires, 8:34-5
  - Élimination, 5:24; 6:6, 26, 29, 34-6, 41, 73-4, 76; 8:34
  - États-Unis, comparaison, 1:18-9; 6:41-2, 73
  - Imposition, 7:32-3
  - Négociations, 6:73, 78-9
  - Recettes, 8:34
  - Représentation, 8:33-4
- Pertes financières, 5:4-5; 8:16
- Plan stratégique, 6:74-5, 77, 83
- Ports, 1:8; 6:6
- Priorité nationale, 6:7
- Profondeur. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Tirant d'eau
- Québec, répercussions, 5:20
- Questions, examen, 1:5-28; 3:4-29; 4:4-45; 5:4-38; 6:5-84; 7:4-39; 8:4-36; 9:4-30
- Rapport au Comité, ébauche, 9:29-30
- Réglementation et services, harmonisation, 6:6-7, 17-8
- Remise en question, 4:41
- Rôle, 6:5

**Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Suite**

Saison, prolongation, 1:24-5; 5:9; 6:27, 31-3, 42-3, 76; 7:18, 27-8; 8:14-5

Sécurité, 6:24-5, 30-1, 40; 8:24, 32-3

Sommets, 1:7-8; 8:21

Table ronde, 7:4-5

Tirant d'eau

Accroissement, 1:8; 4:42; 5:37; 6:13-4, 16-7, 27, 45; 8:14

Montréal—Lac Ontario, tronçon, 1:25

Point le moins profond, localisation, 5:26

Tourisme et loisirs, 6:44-5; 8:30-1

Tracé, carte ou représentation géographique, 1:11

Trafic, 1:8, 16, 18

Transports maritimes, 4:40-1

Transports, réseau, élément essentiel, 5:15, 17, 19

Vision d'avenir, 6:79-80

Voie vitale, désignation, 4:41

*Voir aussi* Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Thunder Bay, Ont., port

**Sault Ste. Marie, canal, écluses**

Deuxième écluse, 6:51

États-Unis, 8:11

Fermeture, 8:5, 7, 10

Historique, 8:5

Importance, 8:4-5

Jumelage, 1:26

Navigation de plaisance, 8:7-10

Parcs Canada, cession, 8:10-1

Péage, droits, 7:32; 8:8

Restauration et réouverture, 8:12

Butland, Steve, efforts, 8:4

Coûts, 8:7, 9, 12

Gouvernement fédéral, 8:6, 12

Ontario, gouvernement, 8:8

Tourisme, répercussions, 7:11

Ville de Sault Ste. Marie, 8:5-6

Whiting, rapport, conclusions, 8:5, 10

**Séance d'organisation. Voir** Sous-comité**Seattle, États-Unis, port**

Commission canadienne du blé, 7:18

**Sjoquist, Maury R.** (Gilde de la marine marchande du Canada)

Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 4:4-11, 14-9

**SODES** (St. Lawrence Economic Development Council)

Céréales, transport, 5:20

Description, 5:15

**Sous-comité**

Contribution, 5:15-6; 6:20, 28; 9:7, 14

Déjeuner de travail, coût, m. (Angus) adoptée, 6:20

Députés

Questions, rotation, 7:10

Temps de parole, 5:10

Documents

Annexion au compte rendu, m. (Angus) adoptée, 7:22

McRae, Paul, ancien député, décès, lettre de condoléance, 6:5

Président. *Voir plutôt* Président du Sous-comité

Séance d'organisation, 1:4

**Sous-comité—Suite**

Séances

À huis clos, 1:4; 3:29; 6:3; 7:39

Annulation pour un vote à la Chambre, 5:4, 10

Prévisions, 9:29

Témoins

Ryan, George, 6:50

Stewart, Glendon R., 1:11

Travaux futurs, 1:4; 6:3

*Voir aussi* Céréales, transport—Politique, Agriculture, ministres fédéral et provinciaux

**Spongieuse asiatique. Voir** Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Côte**St. Catharines, Ont.**

Musée, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, entente, 8:22-3

**St. Lawrence Economic Development Council. Voir** plutôt SODES**St. Lawrence Seaway Development Corporation. Voir**

Administration de pilotage des Grands Lacs

**Stewart, Glendon R.** (Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent)

Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 1:5-14, 17-18, 21-3, 25, 27; 8:13-35

*Voir aussi* Sous-comité—Témoins

**Sydney—Truro, ligne ferroviaire. Voir** Canadien National**Syndicat des transports-communication**

Représentation, 9:4

*Voir aussi* Témoins; Thunder Bay, Ont., port—Manutentionnaires

**Tarifs-marchandises. Voir** Céréales, transport**Témoins**

Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1:5-27; 8:13-35

Administration de pilotage des Grands Lacs, 2:19-29

Administration de pilotage des Laurentides, 2:4-19

Association des armateurs du Canada, 4:19-45

Association internationale des ports des Grands Lacs, 6:38-54

Butland, Steve, 8:4, 7, 12-3

Canadien National, 3:4-29

Chambre de commerce maritime, 7:31-8

Coalition FACTS, 5:14-38

Commission canadienne du blé, 7:4-22

Commission des Grands Lacs, 6:70-84

Commission du port de Thunder Bay, 6:5-20

Fédération maritime du Canada, 5:4-14

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, 6:20-37

Gilde de la marine marchande du Canada, 4:4-19

Office du transport du grain, 7:22-30

Syndicat des transports-communication, 9:4-29

Ville de Sault Ste. Marie, 8:4-12

Ville de Thorold (Ontario), 6:54-67, 69-70

**Thompson, Peter** (Office du transport du grain)

Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 7:22-30

**Thorold, Ont.**

Lakeview, cimetière, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, entente, 6:54-69; 8:13-4, 17-8, 21, 26-7

**Thorp, Stephen** (Commission des Grands Lacs)

Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 6:70-84

**Thunder Bay Harbour Commission.** *Voir plutôt* Commission du port de Thunder Bay**Thunder Bay, Ont., port**

Blé gelé, manutention, 9:27-9

Céréales, transport

Commandes hors commission, 9:28

Direct vers l'étranger, 5:6-7

Embarquement, coûts, 5:25

Garantie de 50%, 5:33-4

Recettes, 9:10

Russie, coût, 5:25

Déclin, 9:18-20

 conomie, répercussions, 6:5

 l vateurs à grain, 7:25

Emplois, pertes, 6:9

Manutentionnaires

Situation, 9:5-8, 12, 16-8, 20-2

Syndicat des transports-communication, recommandations, 9:13-6

Taux horaires, 9:23-5

Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, répercussions, 9:7-9, 11

Situation, 6:9-10

Transports terrestres, répercussions, 6:6

Vancouver, C.-B., port, comparaison, 5:18, 22-3; 9:23-6

Viabilité, 9:11

Wagons

Couverts, 3:25, 29

Disponibilité, 7:25-6

Temps de rotation, 3:12-3, 24; 7:26, 29-30

*Voir aussi* Churchill, Man., port

**Todd, Dave** (Canadien National)

Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 3:5

*Voir aussi* Transports ferroviaires—Céréales, transport

**Todd, Ken** (Ville de Thorold (Ontario))

Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs, questions, examen, 6:54-60, 62-5

**Tourisme.** *Voir* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Sault Ste. Marie, canal, écluses—Restauration et réouverture**Transports**

Autosuffisance et frais aux usagers, 6:25

Politique nationale, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, principes de base, 6:21-3

*Voir aussi* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs; Transports maritimes

**Transports, comité permanent**

 tude précédente, 1:5

Séance du 6 mars 1990, *procès-verbaux et témoignages*, exemplaires, 1:11

**Transports ferroviaires**

Carburant, taxes, 5:33; 6:30

Céréales, transport

Capacité, 4:36

Commission canadienne du blé, 7:17

 tats-Unis, 3:14-5, 22

Lignes secondaires, 3:15-6

Pourcentage, 7:23

Todd, Dave, solutions, 3:20-1

Trains-blocs, 2:21-2

Transition, système, 3:16-7

Transports terrestres, concurrence, 3:9-10

Wagons des producteurs, 3:26-7

Environnement, répercussions, 5:17, 26-7

Lignes secondaires

Remise en état, programme, 3:17-8

*Voir aussi sous le titre susmentionné* Céréales, transport

Min rai de fer, transport, 7:38

Windsor—Sarnia, Ont., région, pont intermodal, 6:50-1

*Voir aussi* Acier—Marché; Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention;  tats-Unis; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs—Céréales, transport et  tats-Unis; Transports maritimes

**Transports maritimes**

Carburant, coût et taxes, 5:27-8, 33

Céréales, transport, 4:38, 40; 5:35-6

Environnement, répercussions, 5:17, 26-7

Marchandises en vrac, transport, maintien, études, 6:15-6

Transports, autres modes, comparaison, 8:35

Transports ferroviaires, concurrence

 nergie, dépenses, 6:18

*Jeep*, véhicules, cas, 6:44-8

*Voir aussi* Céréales, transport—Tarif-marchandises, subvention; Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs

**Transports, ministère.** *Voir* Céréales, transport—Modes**Transports terrestres.** *Voir* Thunder Bay, Ont., port; Transports ferroviaires—Céréales, transport**Valleyfield, Qué., pont**

Restauration, 1:9, 12, 19-20; 5:5; 8:25

**Vancouver, C.-B., port**

Armateurs de Hong Kong, attrait, 4:21

Céréales, transport, 3:13

Navires, 7:19

Wagons, temps de rotation, 3:12-3, 23-4; 7:26

*Voir aussi* Thunder Bay, Ont., port

**Ville de Sault Ste. Marie.** *Voir* Sault Ste. Marie, canal, écluses—Restauration et réouverture; Témoins**Ville de Thorold (Ontario).** *Voir* Témoins**Voie maritime du Saint-Laurent.** *Voir plutôt* Saint-Laurent, voie maritime et Grands Lacs**Welland, canal**

Bateaux-mouches, 8:15-6

Canal d'évitement, 8:24-5

Capacité, 6:77; 7:18, 22

Fret, 1:23

Jumelage, 1:23; 4:43; 6:16, 60-1

Navires, 5:36





Volume 1887-1888  
 1887-1888, 73  
 1888-1889, 74  
 1889-1890, 75  
 1890-1891, 76  
 1891-1892, 77  
 1892-1893, 78  
 1893-1894, 79  
 1894-1895, 80  
 1895-1896, 81  
 1896-1897, 82  
 1897-1898, 83  
 1898-1899, 84  
 1899-1900, 85  
 1900-1901, 86  
 1901-1902, 87  
 1902-1903, 88  
 1903-1904, 89  
 1904-1905, 90  
 1905-1906, 91  
 1906-1907, 92  
 1907-1908, 93  
 1908-1909, 94  
 1909-1910, 95  
 1910-1911, 96  
 1911-1912, 97  
 1912-1913, 98  
 1913-1914, 99  
 1914-1915, 100  
 1915-1916, 101  
 1916-1917, 102  
 1917-1918, 103  
 1918-1919, 104  
 1919-1920, 105  
 1920-1921, 106  
 1921-1922, 107  
 1922-1923, 108  
 1923-1924, 109  
 1924-1925, 110  
 1925-1926, 111  
 1926-1927, 112  
 1927-1928, 113  
 1928-1929, 114  
 1929-1930, 115  
 1930-1931, 116  
 1931-1932, 117  
 1932-1933, 118  
 1933-1934, 119  
 1934-1935, 120  
 1935-1936, 121  
 1936-1937, 122  
 1937-1938, 123  
 1938-1939, 124  
 1939-1940, 125  
 1940-1941, 126  
 1941-1942, 127  
 1942-1943, 128  
 1943-1944, 129  
 1944-1945, 130  
 1945-1946, 131  
 1946-1947, 132  
 1947-1948, 133  
 1948-1949, 134  
 1949-1950, 135  
 1950-1951, 136  
 1951-1952, 137  
 1952-1953, 138  
 1953-1954, 139  
 1954-1955, 140  
 1955-1956, 141  
 1956-1957, 142  
 1957-1958, 143  
 1958-1959, 144  
 1959-1960, 145  
 1960-1961, 146  
 1961-1962, 147  
 1962-1963, 148  
 1963-1964, 149  
 1964-1965, 150  
 1965-1966, 151  
 1966-1967, 152  
 1967-1968, 153  
 1968-1969, 154  
 1969-1970, 155  
 1970-1971, 156  
 1971-1972, 157  
 1972-1973, 158  
 1973-1974, 159  
 1974-1975, 160  
 1975-1976, 161  
 1976-1977, 162  
 1977-1978, 163  
 1978-1979, 164  
 1979-1980, 165  
 1980-1981, 166  
 1981-1982, 167  
 1982-1983, 168  
 1983-1984, 169  
 1984-1985, 170  
 1985-1986, 171  
 1986-1987, 172  
 1987-1988, 173  
 1988-1989, 174  
 1989-1990, 175  
 1990-1991, 176  
 1991-1992, 177  
 1992-1993, 178  
 1993-1994, 179  
 1994-1995, 180  
 1995-1996, 181  
 1996-1997, 182  
 1997-1998, 183  
 1998-1999, 184  
 1999-2000, 185  
 2000-2001, 186  
 2001-2002, 187  
 2002-2003, 188  
 2003-2004, 189  
 2004-2005, 190  
 2005-2006, 191  
 2006-2007, 192  
 2007-2008, 193  
 2008-2009, 194  
 2009-2010, 195  
 2010-2011, 196  
 2011-2012, 197  
 2012-2013, 198  
 2013-2014, 199  
 2014-2015, 200  
 2015-2016, 201  
 2016-2017, 202  
 2017-2018, 203  
 2018-2019, 204  
 2019-2020, 205  
 2020-2021, 206  
 2021-2022, 207  
 2022-2023, 208  
 2023-2024, 209  
 2024-2025, 210

Volume 1887-1888  
 1887-1888, 73  
 1888-1889, 74  
 1889-1890, 75  
 1890-1891, 76  
 1891-1892, 77  
 1892-1893, 78  
 1893-1894, 79  
 1894-1895, 80  
 1895-1896, 81  
 1896-1897, 82  
 1897-1898, 83  
 1898-1899, 84  
 1899-1900, 85  
 1900-1901, 86  
 1901-1902, 87  
 1902-1903, 88  
 1903-1904, 89  
 1904-1905, 90  
 1905-1906, 91  
 1906-1907, 92  
 1907-1908, 93  
 1908-1909, 94  
 1909-1910, 95  
 1910-1911, 96  
 1911-1912, 97  
 1912-1913, 98  
 1913-1914, 99  
 1914-1915, 100  
 1915-1916, 101  
 1916-1917, 102  
 1917-1918, 103  
 1918-1919, 104  
 1919-1920, 105  
 1920-1921, 106  
 1921-1922, 107  
 1922-1923, 108  
 1923-1924, 109  
 1924-1925, 110  
 1925-1926, 111  
 1926-1927, 112  
 1927-1928, 113  
 1928-1929, 114  
 1929-1930, 115  
 1930-1931, 116  
 1931-1932, 117  
 1932-1933, 118  
 1933-1934, 119  
 1934-1935, 120  
 1935-1936, 121  
 1936-1937, 122  
 1937-1938, 123  
 1938-1939, 124  
 1939-1940, 125  
 1940-1941, 126  
 1941-1942, 127  
 1942-1943, 128  
 1943-1944, 129  
 1944-1945, 130  
 1945-1946, 131  
 1946-1947, 132  
 1947-1948, 133  
 1948-1949, 134  
 1949-1950, 135  
 1950-1951, 136  
 1951-1952, 137  
 1952-1953, 138  
 1953-1954, 139  
 1954-1955, 140  
 1955-1956, 141  
 1956-1957, 142  
 1957-1958, 143  
 1958-1959, 144  
 1959-1960, 145  
 1960-1961, 146  
 1961-1962, 147  
 1962-1963, 148  
 1963-1964, 149  
 1964-1965, 150  
 1965-1966, 151  
 1966-1967, 152  
 1967-1968, 153  
 1968-1969, 154  
 1969-1970, 155  
 1970-1971, 156  
 1971-1972, 157  
 1972-1973, 158  
 1973-1974, 159  
 1974-1975, 160  
 1975-1976, 161  
 1976-1977, 162  
 1977-1978, 163  
 1978-1979, 164  
 1979-1980, 165  
 1980-1981, 166  
 1981-1982, 167  
 1982-1983, 168  
 1983-1984, 169  
 1984-1985, 170  
 1985-1986, 171  
 1986-1987, 172  
 1987-1988, 173  
 1988-1989, 174  
 1989-1990, 175  
 1990-1991, 176  
 1991-1992, 177  
 1992-1993, 178  
 1993-1994, 179  
 1994-1995, 180  
 1995-1996, 181  
 1996-1997, 182  
 1997-1998, 183  
 1998-1999, 184  
 1999-2000, 185  
 2000-2001, 186  
 2001-2002, 187  
 2002-2003, 188  
 2003-2004, 189  
 2004-2005, 190  
 2005-2006, 191  
 2006-2007, 192  
 2007-2008, 193  
 2008-2009, 194  
 2009-2010, 195  
 2010-2011, 196  
 2011-2012, 197  
 2012-2013, 198  
 2013-2014, 199  
 2014-2015, 200  
 2015-2016, 201  
 2016-2017, 202  
 2017-2018, 203  
 2018-2019, 204  
 2019-2020, 205  
 2020-2021, 206  
 2021-2022, 207  
 2022-2023, 208  
 2023-2024, 209  
 2024-2025, 210

